Table of Contents

Board of Directors	3
Officers of the Company	3
Chief Executive Officer's Message	4
The Year In Review	6
Positioning for Recovery	10
Air Canada In The Marketplace	10
The Fleet	11
Computer/Communications Technology	12
Marketing of Technology and Services	12
Air Canada's People	12
Management Restructuring	13
Social Responsibility	14
Management of Financial Resources	14
Investment in Subsidiary & Associated Companies	15
Agency Agreements	15
Incidents	16
Acknowledgement	16
Consolidated Financial Statements	17
Consolidated Balance Sheet	18
Consolidated Statement of Income and Retained Earnings	20
Consolidated Statement of Changes in Financial Position	21
Notes to Consolidated Financial Statements	22
Management Report	25
Auditors' Report	25
Five Year Comparative Review	26

Year at a Glance

	1983	1982	Change
Financial ($millions)			
Operating Revenues	$2 298.5	$2 305.9	0%
Operating Expenses	$2 270.1	$2 331.7	(3)%
Operating Income (Loss)	$ 28.4	$ (25.8)	
Net Income (Loss)	$ 3.8	$ (32.6)	
Return on Investment	4.9%	1.7%	
Return on Equity	0.8%	(6.4)%	
Operations			
Revenue Passengers Carried (millions)	10.5	11.4	(8)%
Total Revenue Ton Miles (millions)	1 710	1 757	(3)%
Total Available Ton Miles (millions)	3 285	3 541	(7)%
Weight Load Factor	52%	50%	
Operating Revenue per Revenue Ton Mile	131.9¢	130.3¢	1%
Operating Expense per Available Ton Mile	67.8¢	65.4¢	4%
Average Number of Employees	21 584	23 260	(7)%

Glossary of Terms

Operating Margin
Operating income as a percentage of total operating revenues.

Cash Generation Margin
Funds provided from operations, including proceeds on disposal of property and equipment, as a percentage of total operating revenues.

Return on Investment
The average rate of return on the aggregate of shareholder's equity and funds loaned to the Corporation.

Revenue Ton Miles
An overall measure of traffic calculated by multiplying total tons of all revenue traffic carried by the miles they are carried.

Available Ton Miles
An overall measure of capacity calculated by multiplying total tons of capacity available for revenue traffic by the miles flown.

Weight Load Factor
An overall measure of capacity utilization derived by expressing revenue ton miles as a percentage of available ton miles.

Passenger Load Factor
A measure of passenger capacity utilization derived by expressing revenue passenger miles as a percentage of available seat miles.

Breakeven Passenger Load Factor
An indication of the passenger load factor required to achieve a nil operating income.

Board of Directors

*RENÉ AMYOT, Q.C.
Legal Consultant
Jolin, Fournier
and Associates
Quebec City, Quebec

I.H. ASPER, Q.C.
Chairman &
Chief Executive Officer
CanWest Capital
Corporation
Winnipeg, Manitoba

JACQUES BOCK
President
Bock et Tétreau Inc.
Montreal, Quebec

[2]HARRY G. COLWELL
Senior Partner
Gilbert, McGloan, Gillis,
Barristers, Solicitors,
Notaries
Saint John, New Brunswick

MICHAEL G. DeGROOTE
President &
Chief Executive Officer
Laidlaw Transportation
Limited
Hamilton, Ontario

**GENO F. FRANCOLINI, F.C.A.
Vice Chairman of the
Board & Chief
Executive Officer
Livingston International Inc.
Tillsonburg, Ontario

LAWRENCE C. JOLIVET
President
Christopher Lawrence Ltd.
Vancouver, British Columbia

[2]ARTHUR J. LeBLANC
Partner
LeBlanc, MacDonald
& Pickup
Barristers and Solicitors
Port Hawkesbury, Nova Scotia

[2]PIERRE LEVASSEUR
President
Le Groupe Levasseur
Montreal, Quebec

[2]ROBERT S. LUCENTI
Senior Partner
Lucenti & Rivard
Barristers and Solicitors
North Bay, Ontario

PROF. LORNA R. MARSDEN
Vice-Provost
University of Toronto
Toronto, Ontario

J.W. McLOUGHLAN
President
McLoughlan Supplies Limited
St. John's, Newfoundland

W.T. MOLLOY, Q.C. (Can.)
Senior Partner
MacDermid & Company
Barristers & Solicitors
Saskatoon, Saskatchewan

[1]JEAN PERRON
President &
Chief Operating Officer
Normick Perron Inc.
La Sarre, Quebec

BRANNY SCHEPANOVICH
Partner
McCuaig Desrochers
Barristers, Solicitors
& Notaries
Edmonton, Alberta

CLAUDE I. TAYLOR
President &
Chief Executive Officer
Montreal, Quebec

*resigned as Director and
Chairman of the Board
November 3, 1983
**appointed Interim Chairman,
November 3, 1983
[1]retired 1983
[2]appointed 1983

Officers of the Company

(As of December 31, 1983)

Interim Chairman of the Board —
GENO F. FRANCOLINI, F.C.A.

President & Chief Executive Officer —
CLAUDE I. TAYLOR

Executive Vice President & Chief Operating Officer —
P.J. JEANNIOT

Senior Vice President, Legal & Government Affairs —
R.T. VAUGHAN, Q.C.
General Counsel —
L. CAMERON DesBOIS, Q.C.
Secretary of the Company —
F. VALLÉE OUELLET

Senior Vice President, Finance & Planning —
D.J. GROOM
Vice President & Treasurer — W.J. REID
Vice President, Financial Planning —
L.S. DESROCHERS

Senior Vice President, Human Resources —
J. WHITELAW

Senior Vice President, Technical Operations —
L.M. RAVERTY
Vice President, Flight Operations —
C.H. SIMPSON
Vice President, Maintenance & Engineering —
J.C. McDOUGALL
Vice President, Facilities & Supply — B.R. AUBIN

Senior Vice President, Marketing, Sales & Service
R.W. LINDER
Vice President, Passenger Marketing —
G. CHIASSON
Vice President, Cargo — B.A. GILLIES
Vice President, In-Flight Service — H.H. KANTOR
Vice President, Western Region — W.J.A. ROWE
Vice President, Central Region — J.R. McMURTRY
Vice President, Eastern Region —
G.G. GAUVREAU
Vice President, Atlantic Canada Region —
B.F. MILLER
Vice President, U.S. & Southern Region —
J.P. LABRIE
Vice President, European Region —
D. BRYCE BUCHANAN

Vice President, Computer & Systems Services —
A. BODNARCHUK

Vice President, Public Affairs — M.E. FOURNIER

Vice President, Operational Planning & Control —
H.J.G. WHITTON
Executive Consultant — C.H. GLENN

Chief Executive Officer's Message

It is refreshing to be able to approach this annual report with a somewhat more positive message and outlook than in recent years, to reflect on the improvement in Air Canada's operating results for 1983, and on the Corporation's return to a marginal profit position following the disappointing results of 1982.

Vital to the healthy survival of any business enterprise, whether in the private or public sector, is its ability to successfully make the transition from managing a business oriented to growth to the management style, structures and processes demanded of a business that has become vulnerable to the forces of an uncertain external environment.

Such has been the challenge facing Air Canada, and indeed the entire air transportation industry. As you will read on the following pages, the Corporation has responded well to that challenge, positioned to take full advantage of the opportunities presented to it as the economic outlook for our markets begins to improve.

Much of the credit for this achievement must be attributed to Air Canada's men and women who have dedicated themselves to a national resource of which Canadians can be justly proud. They have played a major role in this significant turnaround accomplished in the face of stringent restraint measures, lower revenues, and intense competition in every market served by the airline.

Elsewhere in this report you will read of the exceptional demonstration of cooperative agreement between the Corporation and the majority of employees, to minimize the effects of the need for permanent or temporary reductions in staff at all levels. This has been achieved through voluntary retirement, leaves of absence, various forms of work-sharing programs; and through proposals which set aside individual interests for the overall good of a complete employee group. Union management is also to be commended for its leadership in achieving this outstanding spirit of mutual understanding and partnership.

There are valuable lessons to be learned in the process of successfully managing this transition, not the least of which is the need for greater awareness of the changing aspirations and expectations of the consumer; and his or her growing influence on events which relate to their daily lives and changing lifestyles.

That awareness is reflected in the company's performance in 1983, and the enthusiastic customer response to the product and customer service innovations highlighted in this report. Special attention is drawn to the introduction into service of the new Boeing 767 aircraft, and to the outstanding performance of the enRoute card. Also deserving special mention are the enthusiastic response to Air Canada's Intercontinental Service on North Atlantic routes; the success of the seat sales launched during the year; and the introduction of new, automated airport check-in facilities.

As this report is being prepared, important discussions are taking place throughout the country with regard to Canada's future air transportation policy; and it is understandable, considering our close proximity to our neighbours to the south, that the popular perception of the deregulatory experiment in the United States will receive prominent attention during those discussions.

In its submission to this forum, Air Canada has proposed that a degree of regulatory reform would be beneficial to the Canadian air

transportation industry and the communities which it serves. It has illustrated that Canadians from coast to coast get as good or better fare bargains than our neighbours in the United States; while at the same time putting forth proposals for regulatory reform which would allow increased competitive market forces to provide innovative and attractively priced air transportation for all Canadians.

The company has also cautioned the decision-makers regarding the dangers of applying completely a foreign formula to a dramatically different geographic and economic set of circumstances such as exists in Canada. It has drawn attention to the fact that the total Canadian airline system is less than one-half the size of the largest single carrier in the United States; and that for a country with less population than in the northeast corridor of the United States, spread over 3,440 miles from east to west, Canadians have, by any comparison, one of the best airline systems in the world.

As the report points out, Air Canada has evolved into a world-class airline, highly respected in the international community, not only for its reputation as a carrier, but for its technical and operational excellence as well. As a result, Canadians are today the possessors of one of the finest concentrations of advanced aviation technology to be found anywhere in the world. This is a resource of great benefit to Canadians, and one in which we can all take great pride.

The years ahead are not without their continuing risks. While the outlook for the economy is more promising than it was a year ago, the debate about the structure of the industry in Canada is yet to be resolved; and the interim will be a period of uncertainty for all airlines.

The productivity of the Canadian industry continues to be of concern, with fuel and labour, the two largest cost elements, demanding a Canadian solution. Aviation fuel prices in Canada are higher than in the United States or Europe, and productivity gains will need to be achieved within the framework of our upcoming labour negotiations.

Finally, as a major priority, Canadian airlines must continue to pay attention to their balance sheets, and ensure that they maintain a proper balance between debt and equity if they are to remain viable and competitive, and responsive to the changing needs of the marketplace.

The future is never the same as the past, but periods of great change present opportunities as well as challenges, and Air Canada is poised to respond to both.

As Canada's national airline, we have 46 years of reputable experience, a dedicated and superbly trained workforce, and a customer loyalty which is the greatest asset of all.

As shareholders, the Canadian people can be confident that their trust is not misplaced.

During the year, management and staff expressed their gratitude to Jean Perron of La Sarre, Quebec on his retirement from the Board of Directors after four years of dedicated service; and welcomed the appointments to the Board of Harry G. Colwell, Saint John, New Brunswick; Arthur J. LeBlanc, Port Hawkesbury, Nova Scotia; Pierre Levasseur, Montreal, Quebec; and Robert S. Lucenti, North Bay, Ontario.

Tribute was also paid to the outstanding contribution over many years by the following senior officers of the company who retired in 1983: J.M. Callen, H.D. Laing, John W. McGill, and I.E. McPherson.

Upon the resignation of René Amyot, Q.C. as Chairman of the Board of Directors, Geno F. Francolini, F.C.A. was appointed as Interim Chairman of the Board.

Claude I. Taylor
President & Chief Executive Officer

The Year in Review

To the Honourable The Minister of Transport Ottawa

Sir:

The Board of Directors is pleased to submit its annual report for 1983.

Air Canada recorded a net profit of $3.8 million for the year; a $36.4 million improvement over the net loss of $32.6 million incurred in 1982, its first loss since 1976.

This result was achieved notwithstanding a third successive year of traffic declines, producing the Corporation's first ever annual revenue reduction. Stringent cost controls, however, produced the first actual cost decline the Corporation has experienced.

At the operating income level, the 1983 results were significantly better than those achieved in 1982, with an operating income of $28.4 million, compared to the operating loss of $25.8 million recorded in 1982. The operating loss of 1982 included a credit of $26.2 million representing the refund of Transportation Fuel Compensation Recovery Charges levied in respect of 1981. Operating income for 1983 reflected a reduction in depreciation charges of $17.5 million resulting from a revision of aircraft residual values to bring them into line with current industry practices. When these elements are taken into consideration, operating income for 1983 shows an improvement of approximately $63 million over 1982.

Total traffic was down three per cent in 1983, and revenue growth was also severely constrained by pricing initiatives designed to stimulate traffic. As a result, average revenue per unit of traffic only increased by one per cent over 1982. Yield pressures were particularly noticeable within the cargo product lines.

1983 OPERATING REVENUES

$ Millions		%
1 794.0	Passenger Scheduled	78.0
50.5	Passenger Charter	2.2
250.6	Cargo Scheduled	10.9
4.0	Cargo Charter	0.2
199.4	Contract Services & Other	8.7
2 298.5	Total Operating Revenues	100.0

1983 OPERATING EXPENSES

%		$ Millions
36.6	Salaries, Wages & Benefits	831.3
23.7	Aircraft Fuel	538.5
6.7	Sales Commissions	151.8
4.3	Maintenance Materials, Supplies & Services	96.5
5.0	Passenger Meals & Services	114.2
6.4	Depreciation, Amortization & Obsolescence	144.4
17.3	Other Operating Expenses	393.4
100.0	Total Operating Expenses	2 270.1

Passenger and cargo revenues fell by an aggregate of $26.4 million in 1983, the first year of revenue decline in the history of the company. Contract services and other revenues increased by a total of $19 million to produce total operating revenues of $2,298.5 million for 1983 compared to $2,305.9 million for 1982.

During 1983, scheduled and charter passenger revenues dropped by $16.4 million. Total passenger traffic deteriorated by six per cent and was below 1982 levels throughout all services. The traffic decline more than offset the yield increases achieved on all services, except Canada, where a six per cent yield improvement offset a four per cent traffic decline to give a net revenue increase of approximately one per cent over 1982. This favourable Canadian result was achieved notwithstanding the impact of the "six-and-five" program and the unprecedented discounts offered during the spring and fall seat sales. The restructuring of deep discount fares that took place in September 1982, particularly the elimination of the one way/one day Skysaver fare, limited the diversion of full fare traffic that was prevalent in 1982 and contributed towards the yield improvement achieved in 1983.

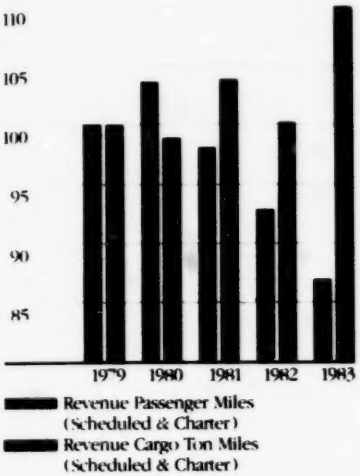
On the U.S. routes, depressed market conditions resulted in an 11 per cent traffic decline and necessitated a major scale-down of the Sun Charter program. The year also saw the entry of two new U.S. carriers on the Alberta/California routes plus the denial by the U.S. regulatory authorities of a proposed 1983 transborder fare increase.

Yield on the Atlantic services rose only two per cent, despite significant general fare increases. Part of the reason for this poor performance was the deterioration in the value of European currencies, which materially lowered the Corporation's revenue from sales made in Europe, plus competitive pressures of charter class fares.

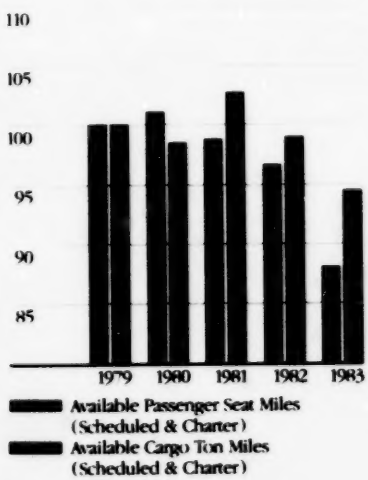
The sharpest decline in traffic, however, occurred on southern routes, as more travel was directed away from traditional Air Canada destinations to areas such as Mexico, which has become an increasingly attractive tourist destination due to the decline in the value of the peso.

Total cargo revenues fell $10 million to $254.6 million in 1983 as a 12 per cent deterioration in yield more than offset the growth in traffic. Mail, express and the small package services all reported revenue declines, while freight registered a three per cent growth, despite a nine per cent drop in yield. Mail yields were also severely affected as sharply lower rates were established under an April 1983 agreement with Canada Post Corporation. Factors contributing to the sharp contraction in small package revenue included increased competition over domestic routes and the full year effect of the 1982 entry of a major transborder competitor. Cargo charter revenues were also significantly down due to the termination in April 1983 of a long-standing contract for shipment of goods to South America.

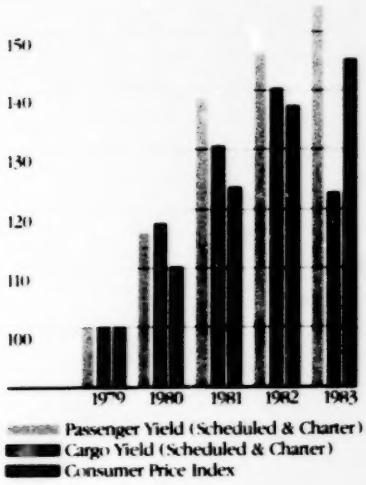
PASSENGER & CARGO TRAFFIC GROWTH (1979 = 100)



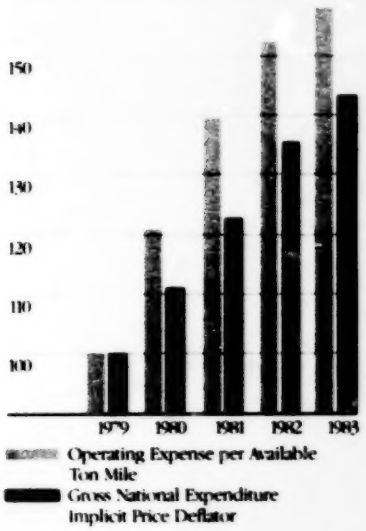
PASSENGER & CARGO CAPACITY GROWTH (1979 = 100)



PASSENGER & CARGO YIELDS VERSUS INFLATION (1979 = 100)



UNIT COSTS VERSUS INFLATION (1979 = 100)



Contract services and other revenues rose $19 million, or 11 per cent, as tour sales by Air Canada's wholly-owned subsidiary, Touram Inc., more than doubled, offsetting lower sales of maintenance services to other airlines and a decline in revenues from aircraft leasing. Significantly lower maintenance requirements from two of Air Canada's major customers contributed to the drop in maintenance revenues and the termination of a lease, for two Lockheed L-1011's, caused the drop in aircraft lease revenues.

Operating expenses of $2,270.1 million declined $61.6 million or three per cent from 1982, the first decline ever. Operating expense per available ton mile rose four per cent while total capacity was lowered by seven per cent.

The cost of salaries, wages and related employee benefits decreased by one per cent from the 1982 level. The key element in achieving this decrease was a seven per cent decline in manpower levels brought about by the management staff reduction program, which was initiated in 1982, and the combined effect of lay-offs and work-sharing programs with the unionized employee groups. Salary and wage increases were limited to the Government's "six-and-five" legislation. As well, salary increases for all management staff were postponed, eleven months in the case of executive and senior management and eight months for all other management levels. Also contributing to lower costs in 1983 were reduced funding requirements for pension increases.

Fuel expense declined by $27.9 million on the income statement or a total of $54.1 million if the $26.2 million refund of Transportation Fuel Compensation Recovery Charges is excluded from 1982 costs. Fuel consumption decreased by nine per cent because of a six per cent reduction in hours flown and increased fuel efficiency mainly attributable to the introduction of the new Boeing 767's, less Boeing 747 flying and the retirement of the Douglas DC-8 fleet from passenger service. The overall system fuel price remained virtually unchanged from last year as sharply falling foreign prices offset a four per cent increase in the average price of Canadian fuel.

Total commission expense increased three per cent from last year notwithstanding a revenue decline of one per cent. The rise in passenger commissions reflected an increase in agency participation and higher outlays for the incentive and bonus commission programs. In addition, Touram Inc. recorded a $3.2 million increase in commission expense on its greatly expanded sales of tour packages. Termination of the Corporation's association with CN Express resulted in a reduction in the level of Air Express commissions.

The cost of maintenance materials, supplies and services, declined by 17 per cent in 1983. The principal cause of this reduction was the improved reliability of the L-1011 engines, attributable to an extensive modification program conducted in 1982. Other factors contributing to the decrease were less 747 flying and the retirement of the DC-8 passenger fleet.

Passenger meals and services expense increased by two per cent, although total passenger traffic declined six per cent from last year. The increased unit cost included significant price increases from suppliers and the full year impact of premium services newly introduced in 1982, such as the Intercontinental Service.

Depreciation, amortization and obsolescence costs fell to $144.4 million from $152.7 million in 1982 reflecting the impact of the revision of aircraft residual values, aircraft removed from service and declared available for sale and additional costs associated with the new 767 fleet.

Other operating expenditures totalled $393.4 million, down slightly from the level of $395.6 million recorded in 1982. The major items included in this category are landing fees, airport services, property and equipment maintenance, and advertising.

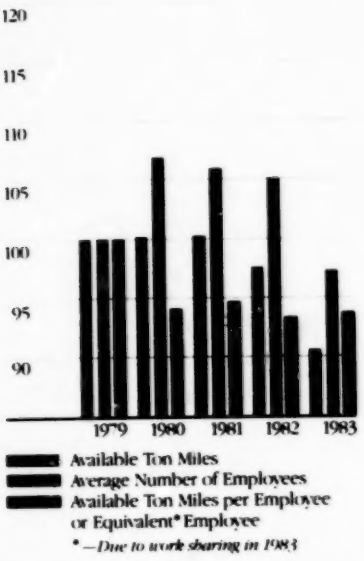
Net non-operating expense was $27.6 million, an increase of $18.2 million from 1982. Interest expense rose $16.9 million as borrowings reached a historical peak to finance extensive capital expenditures, primarily for the new 767's. Interest income fell $11.4 million due to a four per cent decline in average yield accompanied by a $51.9 million reduction in the average daily investment. Gains on disposal of assets were $5.6 million under 1982 while other non-operating income rose by $13.6 million reflecting increased income from associated companies and the enRoute credit card, plus higher foreign exchange gains.

Capital expenditures totalled $343.8 million, an increase of $39.3 million from 1982, and included $177.1 million in final payments on the four 767 aircraft delivered during 1983 and progress payments on the additional six aircraft to be delivered in 1984. These expenditures were largely financed by a $229.9 million net increase in long-term debt. The Corporation's debt/equity ratio moved from a level of 65/35 at the end of 1982 to 69/31 at the end of 1983.

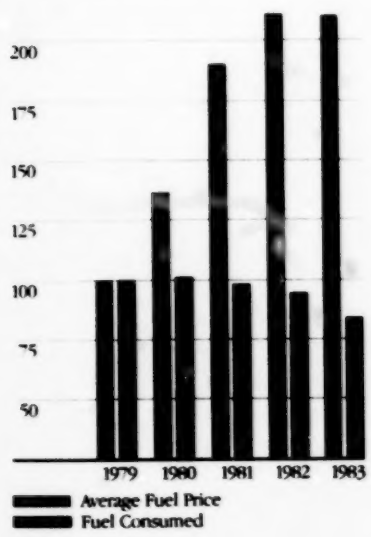
At year-end, property and equipment, including progress payments and aircraft under capital leases, totalled $1,758.7 million after accumulated depreciation, an increase of $199.8 million over year-end 1982. Total corporate assets rose $150 million to $2,190.6 million.

Aircraft on order include six 767's scheduled for delivery in 1984. Total capital commitments at the end of 1983 totalled approximately $451 million.

EMPLOYEE PRODUCTIVITY (1979 = 100)



FUEL PRICE & CONSUMPTION (1979 = 100)



Positioning For Recovery

Throughout 1983 there was a continued determination on all fronts to exercise prudent restraint, while also recognizing the need to keep pace with, and reap the benefits of advancing technology; to maintain service and performance standards at acceptable levels; to stimulate a depressed travel market through innovative and competitive marketing initiatives; and to sustain a reduced, but highly productive and professional employee workforce.

The effects of this determination are reflected in the Corporation's significant turnaround to a profit position for 1983; in the steps taken by Air Canada management and staff to minimize the human effects of recession; and in the company's proven ability to be responsive to customer needs, and to compete with the best that our Canadian and international competitors have to offer.

AIR CANADA IN THE MARKETPLACE The year was characterized by increased competition and depressed market conditions, creating an oversupply of capacity and volatile price fluctuations in both passenger and cargo domestic and international markets. In the absence of traffic growth, the result has been weak yields that could not be offset by increased traffic volumes.

As a result of a more cost-conscious business and leisure travel consumer and cargo customer, pricing has been the main lever used by Air Canada and its competitors to retain, or to acquire additional market share. Both Passenger and Cargo branches have intensively pursued unit cost reductions, as well as taking new, cost-efficient product and service initiatives during the year in an effort to return the company to profitability.

PASSENGER MARKETING During the year, passenger marketing strategies concentrated on price competitiveness, upgrading of product quality, maximizing of year-round capacity, and expansion into new scheduled and charter markets.

The most successful seat sales in Air Canada's history were launched in 1983, including the first system-wide offering. This unique concept of utilizing unused passenger capacity on scheduled services was pioneered by Air Canada. The two 1983 seat sales generated approximately $11 million in net contribution to the airline.

Early in 1983, Air Canada introduced the new Intercontinental Service to its North Atlantic routes, offering distinctive First Class, Executive Class and Hospitality service levels. The new service has been acclaimed by the influentual Executive Travel Magazine as the best on the North Atlantic, and ranked as third in the world. Intercontinental Service has resulted in enthusiastic market response, and an increased share of North Atlantic business travel for Air Canada.

On the North Atlantic, service was reintroduced to Dusseldorf as an extension of service from Vancouver, Calgary, Edmonton, Toronto and Montreal to London and Paris gateways. Late in 1983, plans were announced to commence services to Munich and Geneva early in 1984 as extensions of Toronto/Montreal service to Paris. Plans were also announced to serve the long-established Air Canada destination of Zurich through both Frankfurt and Paris. These extensions into local European markets were made possible through the negotiation of fifth freedom rights in bilateral agreements between Canada and Britain, France and the Federal Republic of Germany, granting permission to carry traffic originating and terminating in two foreign states.

"The first of six re-engined DC-8 freighters was introduced into service in November, 1983, with the remaining aircraft expected by the end of 1984."

CUSTOMER SERVICE FEATURES New customer service features introduced during the year included a Name Check-In system which allows check-in staff to access relevant passenger reservation information in a single transaction; the installation of automated boarding pass printers at most major locations providing boarding passes for all on-line connection flights in one transaction; and advance seat selection for all First Class, Intercontinental, and full-fare economy passengers at time of booking. Air Canada's centralized reservations system for convention delegates also became operational during the year, increasing an awareness of Air Canada services in the transborder convention market.

AIR CANADA CARGO Despite a 1983 increase in revenue ton miles of 9.9 per cent, competitive pressures as a result of overcapacity and lowered prices produced cargo revenues 3.8 per cent below those experienced in 1982.

A reduced but positive contribution was maintained through cost reductions drawn from more effective deployment of the freighter fleet, and from increased use of trucking to support Cargo's transcontinental and transatlantic services. While volume increases in the order of 12 to 14 per cent were experienced in general freight in Canada, on the North Atlantic and in the carriage of mail for Canada Post, significant volume decreases were experienced in Express and Small Package services, where aggressive pricing activity has characterized this increasingly competitive market.

In Atlantic Canada, Air Canada Cargo is working with the Federal Department of Fisheries and Oceans with a view to helping Canada's fresh fish industry improve its market coverage and distribution network.

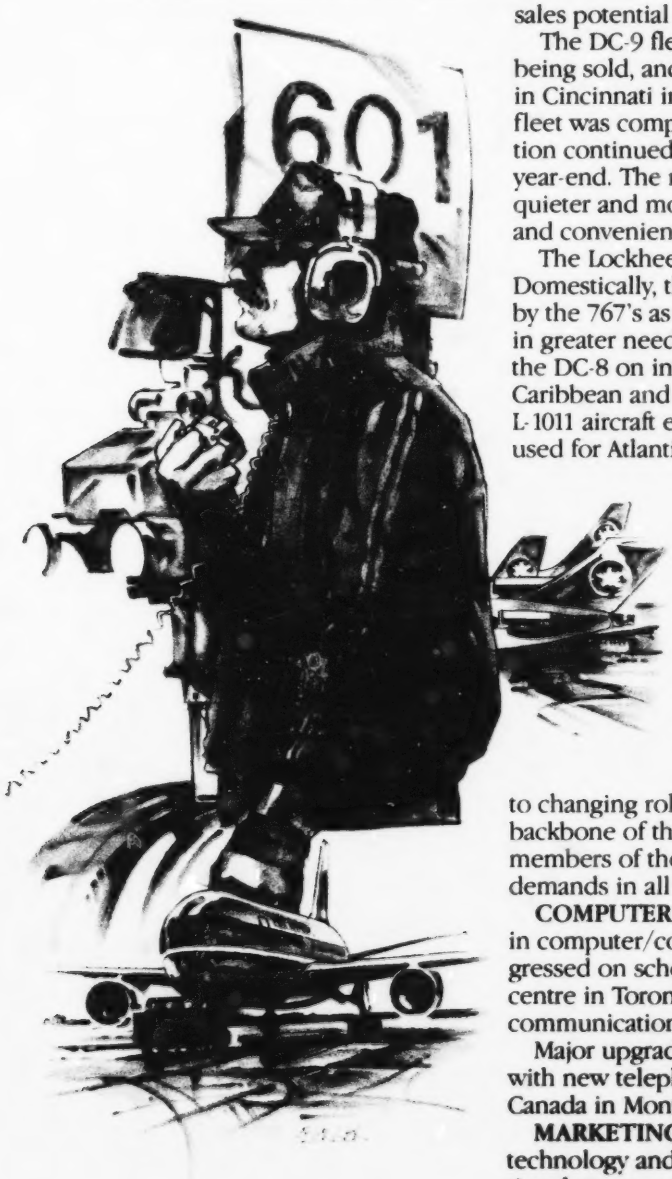
The first of six re-engined DC-8 freighters was introduced into service in November, 1983, with the remaining aircraft expected by the end of 1984. The re-engined aircraft guarantee a consistent Air Canada presence in the growing domestic and international air freight market.

THE FLEET Air Canada's new, state-of-the-art Boeing 767 was introduced successfully to North American services, phasing out the fleet of DC-8 passenger aircraft. Capable of carrying 201 passengers, the 767 provides more passenger convenience with wide-body features such as twin aisles and overhead storage compartments.

Only four of the seven Boeing 747's, of which two are in the passenger/cargo (Combi) configuration, were retained year-round in Air Canada service. Two of these, outfitted with sleeperette seats, were used for transatlantic service, one similarly modified was assigned to a Los Angeles/Toronto/Europe service; and the fourth with an all-economy configuration was used for charters. The remaining three aircraft were either in desert storage in the United States or were on lease.

All of the 13 DC-8 passenger aircraft owned at year-end, and five of the 12 DC-8 cargo aircraft are in storage in the United States and available for sale or lease, with one demonstrator located in Dorval.
A program of re-engining six of the fleet of seven DC-8 freighters was commenced in 1983, for completion by the end of 1984 and will result in significant fuel savings. The program is being carried out entirely by Air Canada maintenance and engineering staff at the Dorval Technical Centre, and an active marketing program is underway to attract other DC-8 users to the company's re-engining facility, and to enhance the

"The L-1011 and the 767 have respectively become the backbone of the international and domestic services... to meet demands in all segments of a diversified market."



sales potential of the surplus of DC-8 aircraft.

The DC-9 fleet was reduced by two aircraft during the year, with one being sold, and one destroyed following an emergency landing and fire in Cincinnati in June. The interior re-configuration of the entire DC-9 fleet was completed early in 1983 and the program for engine modification continued, resulting in 60 per cent of the fleet being modified by year-end. The result is an aircraft with increased fuel efficiency, which is quieter and more aesthetically pleasing for greater customer comfort and convenience.

The Lockheed 1011's have taken on a changing role within the airline. Domestically, they have been replaced on some transcontinental routes by the 767's as the proliferation of carriers on major routes has resulted in greater need for frequency rather than size. The L-1011 has replaced the DC-8 on international services. It is seeing greater utilization to the Caribbean and between Atlantic Canada and the United Kingdom. Six L-1011 aircraft equipped with sleeperettes and business cabins were used for Atlantic service.

The Boeing 727 continued to fill the needs between the DC-9 and the 767. Seven aircraft in all-economy configuration were pressed into greater service on Montreal/Ottawa and Toronto/Ottawa Rapidair schedules with the retirement of the DC-8's.

At year-end, aircraft actively deployed totalled 108, consisting of four 747's, eighteen L-1011's, five 767's, thirty-nine 727's, thirty-five DC-9's, and seven DC-8 freighters. Owned but not in service were three 747's, eighteen DC-8's, and one 767 delivered in December.

With the current fleet mix, Air Canada is capable of maintaining present levels of service and of adapting to changing roles. The L-1011 and the 767 have respectively become the backbone of the international and domestic services, while earlier members of the fleet continue to provide the flexibility to meet demands in all segments of a diversified market.

COMPUTER/COMMUNICATIONS TECHNOLOGY Major advances in computer/communications technology announced in 1982 progressed on schedule in 1983. The expansion of the airline's computer centre in Toronto was completed and installation of new generation communication and computer equipment commenced.

Major upgrades of the company's voice communications were made with new telephone installations in Calgary, Edmonton and Place Air Canada in Montreal.

MARKETING OF TECHNOLOGY AND SERVICES The marketing of technology and services continued to be a significant source of additional revenue for the Corporation in 1983. Revenues from Canadian and international maintenance contracts contributed $45.5 million. Sales & Service handling agreements accounted for an additional $33.8 million, Computer & Systems Services attracted $29 million; and Flight Operations training and simulator facilities generated a further $1.5 million for the Corporation.

AIR CANADA'S PEOPLE In a highly specialized industry such as air transportation, a major requirement for a successful recovery is the availability of a skilled and dedicated workforce. From the outset of the current recession, Air Canada has attempted to minimize the effects of the economic downturn on its employees. This has partially been achieved through initiatives such as leasing of surplus aircraft, bidding

"In a highly specialized industry such as air transportation a major requirement for a successful recovery is the availability of a skilled and dedicated workforce."

aggressively for maintenance and ground handling contracts, and the sale of specialized computer and electronic communications services. It was also possible because of the recognition by employees of the precarious position of the entire air transportation industry, and of the necessity of cooperating for survival.

However, some reductions in manpower levels were required. In 1983 passenger traffic declined to 1978 levels, necessitating a 6.3 per cent reduction in the number of flights. There was a resultant drop in demand for flight and cabin crew, ground handling, maintenance and reservations staff.

In order to protect 147 flight crew positions rendered unnecessary by reduced flying time, members of the Canadian Air Line Pilots Association agreed to cut minimum flight time required of each pilot, representing the equivalent of a five per cent pay cut. As a result, for the second consecutive year manpower reductions in flight operations were averted.

Air Canada's flight attendants, represented by the Canadian Air Line Flight Attendants Association, opted for voluntary absences and a system of partnership flying or job-sharing. While not totally eliminating the need for staff reduction, the agreement did ease the requirement considerably.

Although the International Association of Machinists and Aerospace Workers did not enter any job-sharing or early-retirement programs, the company was still able to protect a large number of IAM & AW positions. Against the initial requirement for a reduction of 644 positions, new outside contracts resulted in one-third of those workers being recalled, for a net reduction of 437.

The contract with passenger and reservations agents, represented by the Canadian Air Line Employees' Association, required that the ranks of the part-time employees be reduced first. Leaves of absence, early retirements, and work-sharing programs in this group of employees resulted in 391 jobs being vacated voluntarily. Although 139 part-time positions were closed, only 13 full-time employees were laid off.

At year-end, the active Air Canada workforce totalled 21,124, a decrease of 1,488 or 6.6 per cent from the previous year. Except for the recruitment of a limited number of personnel with highly specialized skills, Air Canada has maintained a freeze on hiring for the past three years.

Major contracts between the company and pilots, flight attendants, passenger agents, and the Winnipeg finance staff will expire during 1984.

MANAGEMENT RESTRUCTURING A significant change in Air Canada's corporate management structure was introduced early in the year, consistent with the need to keep pace with changing demands upon corporate management; and to be responsive to changing conditions affecting the Corporation.

The position of Executive Vice President & Chief of Airline Operations was changed to Executive Vice President & Chief Operating Officer, and together with the President & Chief Executive Officer formed a new Office of the President, to which the corporate organization is now accountable.

With the necessity to concentrate attention on the present and future state of the airline, the function of Group Enterprises responsible for

"Assistance was provided to more than 425 local, national and international organizations in ... culture and the arts, education and amateur athletics."

subsidiary and associated activities was integrated with the Finance and Planning function.

Further changes, reflected in the listing of Officers of the Company on page three of this report, illustrate the consolidations, reductions and realignments in this streamlining of the organizational structure.

SOCIAL RESPONSIBILITY As an integral part of the communities which it serves, Air Canada and its people remained responsive to social objectives and needs in 1983.

Through the Corporate Donations Program, assistance was provided to more than 425 local, national and international organizations in the areas of health, welfare, social development, culture and the arts, education and amateur athletics. Employee support for annual charitable appeals under the company's payroll deduction plan totalled $595,000, an increase of four per cent over the previous year. The Corporate Donations Program complemented employee contributions with additional funds and other forms of assistance.

Among the many cultural events assisted by Air Canada were international film festivals in Toronto and Montreal; and co-sponsorship with IBM Canada of a cross-Canada tour by international performers Harry Belafonte and Ann Mortifee in support of symphony orchestras in Halifax, Ottawa, Toronto, Hamilton, London, Kitchener, Winnipeg, Regina, Saskatoon, Calgary, Edmonton, Vancouver and Victoria.

Long-standing sponsorship of the Silver Broom World Curling Championship, the National Midget Hockey Championship, and the Academy of Canadian Cinema's "Genie Awards" were continued in 1983.

MANAGEMENT OF FINANCIAL RESOURCES During 1983, Air Canada's long-term fixed-rate borrowings totalled $282 million. Of this amount, $174 million was provided by international export credit agencies and various suppliers, in support of aircraft, spare parts and equipment purchases, the major portion at an interest rate of 8.7 per cent. The balance of $108 million was provided from two public bond issues, one in Switzerland and the other in Germany. These issues were for maturities of twelve and ten years, respectively, at interest rates of five and one-half per cent and seven and three-eighths per cent.

Since most of the new borrowings are in currencies other than Canadian dollars, the management of a growing foreign exchange exposure has become increasingly important. During 1983, Air Canada converted existing U.S. dollar denominated debt to Canadian equivalent by purchasing long-term forward exchange contracts to cover $195 million U.S. future principal repayments as well as $63 million U.S. of related interest. These conversions resulted in a permanent reduction in the Corporation's U.S. dollar exchange exposure for a small effective increase in annual interest costs. As a result of the depreciation in the value of major European currencies against the U.S. and Canadian dollars, Air Canada recorded a net foreign exchange gain of $8 million in 1983.

In recognition of the size and importance of the various Air Canada pension funds, a new state-of-the-art computer system for portfolio management information was installed in 1983. This new system was designed to improve internal control and reporting.

At year-end, total pension assets had an aggregate market value of

"enRoute Card sales continued at a particularly strong pace, recording the largest single advance in annual sales volume in the history of the card."

$1.5 billion, having grown $250 million during the year because of company and employee contributions and strong capital market performance.

INVESTMENT IN SUBSIDIARY & ASSOCIATED COMPANIES Nordair Ltd., 86.5 per cent owned by Air Canada, recorded a net profit after taxes of $5 million for 1983 compared to a 1982 loss of $2.4 million. Operating revenues reached $155 million as the Quebec-based regional carrier recovered from the effects of a six-month strike of maintenance and ground personnel in 1982.

Innotech Aviation Limited, in which Air Canada holds a 30 per cent interest, maintained its industry position as a supplier of general aviation services, and maintenance and technical support, including customized aircraft interiors. Innotech earned a net profit after taxes of $0.2 million in comparison to 1982 profits of $1 million.

GPA Group Limited, of Shannon, Ireland recorded a net profit after taxes of $10.1 million for their year ended March 31, 1983 compared to a $9.5 million profit in the previous year. The formation of GPA Group Limited out of Guinness Peat Aviation Ltd. was completed during 1983. This change was in response to the increasing diversity of activities and the importance that GPA has acquired in aircraft sales, leasing and financing. Air Canada's holding was reduced from 29.3 per cent to 22.7 per cent as a result of the introduction of the General Electric Credit Corporation of the U.S.A. as a new shareholder. Dividends paid to Air Canada during 1983 totalled $4.3 million.

Touram Inc., a wholly-owned subsidiary specializing in the organization of packaged tours and travel-related services, continued to expand its tour products to the Caribbean, Florida, California and Hawaii. New tour products to Haiti and Mexico were added in 1983. Touram also continued its popular cruise program through its representation of 11 cruise ship companies. Touram sales increased substantially over 1982.

Despite the general decline of travel throughout 1983, enRoute Card sales continued at a particularly strong pace, recording the largest single advance in annual sales volume in the history of the card. While personal account sales increased, the most dramatic growth was in business firms' use of the enRoute Card. During the year, the number of international and regional airlines honoring the card increased from 45 to 60. This expansion, together with the growing list of hotels, restaurants and car rental companies accepting enRoute, serves to illustrate its convenience to cardholders and its importance as the world's largest airline credit card.

AGENCY AGREEMENTS Guidelines concerning commercial practices of Crown Corporations require disclosure of sales and procurement agents and the aggregate remuneration they have received. As many agents were involved in selling the company's transportation services, the Board of Directors, as permitted under the guidelines, has approved an exception to the requirement that their individual names be disclosed in this report.

During the year, 9,291 of these agents received commissions in connection with passenger sales and 2,168 in connection with cargo. Aggregate remuneration paid to these agents was $125,401,583.

Aggregate remuneration to other sales and procurement agents was $463,975. These agents were: 98020 Canada Inc. (services in connec-

"Air Canada's operations were of the highest order and without doubt one of the best of more than 50 airlines, including most of the free world's major carriers."

tion with the enRoute credit card); Pacific Air Industries Inc. (sale of redundant aircraft material); Air Media (sale of advertising space on forms and brochures); L. Clark (sale of advertising space in Horizons).

INCIDENTS In the summer of 1983 Air Canada experienced two extraordinary, but unrelated incidents, the causes of which were of concern for the company, the industry, the regulatory authorities and the travelling public.

The cause of the midair fire in a DC-9 which made an emergency landing at Cincinnati last June is still undetermined following a public fact-finding hearing, and a continuing investigation as to the cause by the United States National Transportation Safety Board. In the meantime, even though Air Canada standards meet or exceed current industry standards, the company has instituted further improvement in a number of areas; and has initiated wide-ranging evaluation and consultation in others where industry solutions have not yet been achieved.

The fuel-related emergency landing of a 767 at Gimli, Manitoba in July was the subject of an immediate internal investigation, resulting in changes to training and operating procedures, underlining Air Canada's commitment to the view that safety has no margin of tolerance. Air Canada is also cooperating with an official public enquiry into the incident.

In the aftermath of the two incidents, Air Canada commissioned a team of experts to conduct an independent audit of its operations to verify that the incidents at Cincinnati and Gimli were not an indication of deteriorating safety standards. The team concluded that Air Canada's operations were "of the highest order and without doubt one of the best of more than 50 airlines, including most of the free world's major carriers, that team members had observed, trained or flown for."

ACKNOWLEDGEMENT The Board of Directors acknowledges with sincere appreciation, the dedication and professionalism of Air Canada management and staff, to whom must go much of the credit for the significant improvement in operating income achieved despite the absence of market growth and in an environment of severe corporate restraint.

They will continue to play an integral role in Air Canada's positioning for recovery.

Geno F. Francolini, F.C.A.
Interim Chairman of the Board

Claude I. Taylor,
President & Chief Executive Officer

AIR CANADA

Consolidated Balance Sheet

DECEMBER 31 (in thousands of dollars)

	1983	1982
ASSETS		
Current		
Cash and short term investments	$ 45 995	$ 78 365
Accounts receivable	208 567	233 403
Spare parts, materials and supplies	69 619	82 547
Prepaid expenses	6 302	4 457
Deferred income taxes	37 503	33 264
	367 986	432 036
Property and equipment (note 3)	1 637 830	1 423 908
Flight equipment under capital leases (note 4)	120 869	135 007
Investment in other companies (note 5)	46 745	42 288
Long-term receivables and deferred charges	17 137	7 349

On behalf of the Board:

Geno F. Francolini
Interim Chairman of the Board

Claude I. Taylor
President & Chief Executive Officer

	$2 190 567	$2 040 588

	1983	1982
LIABILITIES		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities	$ 270 505	$ 316 766
Advance ticket sales	146 140	150 516
Current portion of long-term debt and capital lease obligations	83 857	72 192
	500 502	539 474
Long-term debt (note 6)	873 512	664 017
Long-term obligations under capital leases (note 7)	145 126	155 892
Other long-term liabilities	12 769	10 682
Deferred credits		
Deferred income taxes	176 456	170 575
Other	6 199	9 139
	1 704 464	1 558 279
SHAREHOLDER'S EQUITY		
Share capital		
Authorized $750 million divided into shares of one thousand dollars each		
Issued and fully paid 329 009 shares	329 009	329 009
Retained earnings	157 094	153 300
	486 103	482 309
	$2 190 567	$2 040 588

See accompanying notes

AIR CANADA

Consolidated Statement of Income and Retained Earnings

YEAR ENDED DECEMBER 31 (in thousands of dollars)

	1983	1982
Operating revenues		
Passenger	$1 844 462	$1 800 867
Cargo	254 642	264 600
Charter services and other	199 381	180 428
	2 298 485	2 305 895
Operating expenses		
Salaries, wages and benefits	831 269	842 117
Aircraft fuel	538 490	566 370
Sales commissions	151 796	140 885
Maintenance materials, supplies and services	96 535	115 918
Passenger meals and services	114 225	112 220
Depreciation, amortization and obsolescence	144 377	152 656
Other	393 426	395 555
	2 270 118	2 331 727
Operating income (loss)	28 367	(25 832)
Non operating income (expense)		
Interest on long term debt and capital lease obligations	(79 779)	(92 858)
Interest income	9 042	20 398
Interest capitalized	9 835	7 701
Gain on disposal of property and equipment	18 523	24 100
Other	14 764	1 142
	(27 615)	(39 427)
Income (loss) before income taxes and extraordinary item	752	(65 259)
Recovery of deferred income taxes (note 8)	5 338	19 456
Net income (loss) before extraordinary item	6 090	(45 803)
Extraordinary item (note 2)	(2 296)	(16 843)
Net income (loss)	3 794	(62 646)
Retained earnings at beginning of year	153 300	199 146
Dividend paid	—	13 200
Retained earnings at end of year	$ 157 094	$ 153 300

See accompanying notes

AIR CANADA

Consolidated Statement of Changes in Financial Position

YEAR ENDED DECEMBER 31 (in thousands of dollars)

	1983	1982
Funds provided from:		
Operations		
Income (loss)	$106,498	$ (74,878)
Increase (decrease) in trade balances	(21,425)	45,074
	85,073	(29,804)
Long term borrowings	282,167	241,327
Proceeds on disposal of property and equipment	20,193	31,969
Decrease (increase) in spare parts, materials and supplies	5,564	(9,905)
Total funds provided	392,997	233,587
Funds used for:		
Property and equipment, including progress payments	343,780	304,493
Repayment of long term debt	52,251	51,202
Repayment of capital lease obligations	19,910	19,007
Decrease in advance ticket sales	4,376	11,475
Dividend	—	13,200
Other	5,050	1,515
Total funds used	425,367	400,892
Decrease in cash and short-term investments	32,370	(167,305)
Cash and short-term investments at beginning of year	78,365	245,670
Cash and short-term investments at end of year	$ 45,995	$ 78,365

See accompanying notes

Notes To Consolidated Financial Statements

1. Summary of significant accounting policies

a) Consolidation

The consolidated financial statements include the accounts of Air Canada and its wholly owned subsidiaries, Touram Inc. and Airline Maintenance Buildings Limited. All inter-company transactions have been eliminated.

b) Depreciation and amortization

Operating property and equipment, including assets under capital lease are depreciated or amortized to estimated residual values based on the straight line method over their estimated service lives. Estimated service lives for flight equipment range from 14 to 18 years, except when extended by significant modifications. Estimated service lives for other property and equipment range from 5 to 30 years.

c) Maintenance

Maintenance and repairs are charged to operating expenses except for significant modification costs which are capitalized.

d) Spare parts, materials and supplies

Flight equipment spare parts and other spare parts, materials and supplies are valued at average cost, net of a provision for obsolescence of flight equipment spare parts. This provision is based on the estimated service lives of the related flight equipment.

e) Airline revenue

Airline passenger and cargo sales are recognized as operating revenues when the transportation is used. The value of unused transportation is included in current liabilities.

f) Interest capitalized

Interest on funds used to finance the acquisition of new aircraft and construction of major ground facilities is capitalized for periods preceding the dates the assets are put into service.

g) Translation of foreign currencies

Assets and liabilities denominated in foreign currencies are translated at year-end exchange rates and resulting gains and losses are included in income.

h) Investment in other companies

The excess of the acquisition cost of investments over the Corporation's proportionate share of the underlying value of net assets acquired is amortized over periods not exceeding 25 years.

2. Extraordinary item

The Corporation has provided for additional costs associated with the major staff reduction program initiated in 1982, because more employees participated in the program. These costs, $2.3 million in 1983 ($16.8 million in 1982) after applicable deferred income tax recoveries of $2.1 million in 1983 ($15.6 million in 1982), have been presented as extraordinary items.

3. Property and equipment

	1983	1982
Cost		
Flight equipment	$1 995 831	$1 787 660
Other property and equipment	580 504	517 692
	2 576 335	2 305 352
Accumulated depreciation and amortization		
Flight equipment	769 673	718 096
Other property and equipment	318 080	285 059
	1 087 753	998 755
	1 488 582	1 306 597
Progress payments	149 248	117 311
Net book value	$1 637 830	$1 423 908

Flight equipment includes 20 aircraft retired from service with a net book value of $30.3 million. The estimated aggregate market value of these aircraft exceeds their net book value.

4. Flight equipment under capital leases

	1983	1982
Flight equipment under capital leases	$285 663	$284 334
Less accumulated depreciation	164 794	149 327
Net book value	$120 869	$135 007

5. Investment in other companies

Investments in companies accounted for on the equity basis include Nordair Ltd. (80.5% owned), GPA Group Limited (formerly Guinness Peat Aviation Ltd. — 22.7% owned), Innotech Aviation Limited (50.0% owned), and MATAC Cargo Ltd. (50.0% owned). The Corporation's share of the 1983 earnings of these companies is included in other non-operating income and amounted to $3.6 million (1982 — $0.4 million). On August 19, 1983, GPA Group Limited issued common shares to a third party, thereby reducing Air Canada's ownership from 29.3% to 22.7%, resulting in a gain of $2.2 million which is reflected in non-operating income.

The Corporation has continued to exclude Nordair Ltd. from consolidation because discussion of Nordair's future ownership is ongoing. Financial statements of Nordair are published separately.

6. Long-term debt

	1983	1982
Government of Canada		
7.2% note, payable semi-annually, maturing in 1993	$232 987	$249 554
8.31% note, payable annually, maturing in 2001	13 193	13 509
	246 180	263 063
Other		
6.0% notes due 1984	9 144	20 630
8.0% notes due 1990-91	61 320	68 523
8.375% note due 1990	45 026	51 327
8.5% note due 1991	55 600	61 726
8.7% notes due 1985-96	279 945	132 809
6.25% bonds due 1992	57 110	61 150
9.0% bonds due 1992	45 670	51 770
5.5% bonds due 1995	57 110	
7.375% bonds due 1993	45 670	
11.62% note due 1991	12 693	
Various notes due 1986 to 1995 with an average interest rate of 10.07%	20 958	5 846
	690 246	453 281
	936 426	716 344
Current portion	62 914	52 327
	$873 512	$664 017

None of the long term debt is secured.
Repayment requirements over the next five years amount to $319.9 million: $62.9 million in 1984, $58.4 million in 1985, $63.0 million in 1986, $66.2 million in 1987, and $69.4 million in 1988.
Long term debt includes $429.1 million payable in U.S. funds, $114.2 million in Swiss francs, $91.3 million in German marks, and $7.6 million in French francs. The long term debt payable in U.S. funds is covered by long term forward exchange contracts to the extent of $195 million, plus the related interest.
At December 31, 1983, the Corporation had financing arrangements in place totalling U.S. $256 million, primarily with the Export-Import Bank of the United States, at an average rate of 9%, repayable over periods of up to twelve years.
The Corporation also has revolving and term credit agreements totalling $200 million with two Canadian chartered banks. The revolving and term periods are three and five years respectively. As at December 31, 1983, there were no outstanding drawings against these agreements.

7. Lease obligations

The future minimum lease payments under capital and operating leases are as follows:

	Capital leases—Aircraft	Operating leases—Aircraft & property
1984	$ 32 871	$ 25 405
1985	32 277	21 345
1986	31 688	20 119
1987	30 409	18 836
1988	29 820	11 247
Remaining years	52 284	28 148
Total future minimum lease payments	209 349	$125 100
Less amount representing interest	53 280	
Present value of obligations under capital leases	156 069	
Less current portion of obligations under capital leases	20 943	
Long term obligations under capital leases	$135 126	

Capital leases are recorded at an amount equal to the present value of the lease payments using the interest rate implicit in the lease. The average implicit interest rate of these obligations is 7.6% and their expiry dates are from 1986 to 1991.

8. Income taxes

The Corporation's recovery of deferred income taxes is made up as follows:

	1983	1982
Recovery of (provision for) income taxes based on a combined basic Canadian federal and provincial income tax rate	$ (361)	$16 924
Tax recovery from		
Lower effective income tax rate on capital gains	3 753	2 190
Tax exempt earnings of related companies	1 752	205
Miscellaneous	194	137
	$5 338	$19 456

As at December 31, 1983, the Corporation had available $79.4 million of investment tax credits that can be applied as a reduction to future federal income taxes payable from 1984 to 1990.

9. Commitments

As at December 31, 1983, contracts for the acquisition and modification of aircraft and spare engines, after deducting progress payments, amounted to approximately U.S. $310 million and included six B 767 aircraft for delivery in 1984. Other commitments for property, ground equipment and spare parts amounted to approximately $65 million Canadian.

10. Pension plans

The cost of funding current service pension benefits is charged to operations as incurred. Unfunded liabilities, as determined by actuarial valuation, are funded by annual payments which are charged to operations over periods recommended by the actuaries and in accordance with regulatory requirements. The total charge for these plans for the year was $51.6 million (1982 – $62.7 million).
As at December 31, 1983, the unfunded liability of the Corporation's pension plans amounted to $262 million ($268 million in 1982), based on the latest actuarial valuation undertaken as at December 31, 1981, and is being funded by annual payments over various periods ending 2008.

11. Contingencies

Various lawsuits and claims are pending by and against the Corporation. It is the opinion of management that final determination of these claims will not materially affect the financial position or the results of the Corporation.

12. Related party transactions

In the ordinary course of business, the Corporation enters into transactions with related parties, including the Government of Canada, its agencies and other Crown Corporations. The Corporation derives revenues from related parties for passenger, cargo and contract services. Expenses with related parties include landing fees, terminal assessments, taxes and interest on long term debt.
Account balances resulting from these transactions are included in the balance sheet and are settled on normal trade terms.

13. Act of incorporation

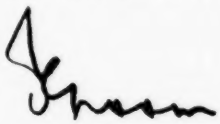
The Corporation operates under the Air Canada Act, 1977.

Management Report

The consolidated financial statements contained in this annual report have been prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles and the integrity and objectivity of the data in these financial statements are management's responsibility. Management is also responsible for all other information in the annual report and for ensuring that this information is consistent, where appropriate, with the information and data contained in the financial statements. In support of its responsibility, management maintains a system of internal control to provide reasonable assurance as to the reliability of financial information and the safeguarding of assets. The Corporation has an internal audit department whose functions include reviewing internal controls and their application, on an ongoing basis.

The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfills its responsibilities for financial reporting and internal control and exercises this responsibility through the Audit Committee of the Board, which is composed of directors who are not employees of the Corporation. The Audit Committee meets with management, the internal auditors and the external auditors at least four times each year.

The external auditors, Clarkson Gordon, conduct an independent examination, in accordance with generally accepted auditing standards, and express their opinion on the financial statements. Their examination includes a review and evaluation of the Corporation's system of internal control and appropriate tests and procedures to provide reasonable assurance that the financial statements are presented fairly. The external auditors have full and free access to the Audit Committee of the Board and meet with it on a regular basis.



Denis J. Groom
Senior Vice President — Finance & Planning

Claude I. Taylor
President & Chief Executive Officer

Auditors' Report

To the Honourable
The Minister of Transport
Ottawa
and
To the Board of Directors of Air Canada:

We have examined the consolidated balance sheet of Air Canada as at December 31, 1983 and the consolidated statements of income and retained earnings and changes in financial position for the year then ended. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, these consolidated financial statements present fairly the financial position of the Corporation as at December 31, 1983 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

We further report that, in our opinion, proper books of account have been kept by the Corporation and the accompanying financial statements are in agreement with the books of account.

Montreal, Quebec
February 16, 1984

Clarkson Gordon
Chartered Accountants

AIR CANADA

Five Year Comparative Review

	1983	1982	1981	1980	1979
FINANCIAL DATA — Consolidated ($ millions)					
Operating Revenues:					
Passenger	1 844.5	1 860.9	1 857.0	1 642.9	1 364.8
Cargo	254.6	264.6	255.3	219.1	188.2
Contract Services and Other	199.4	180.4	145.9	119.8	103.2
Total Operating Revenues	2 298.5	2 305.9	2 258.2	1 981.8	1 656.2
Operating Expenses:					
Salaries, Wages and Benefits	831.3	842.1	773.5	694.7	607.3
Aircraft Fuel	538.5	566.4	567.2	418.6	302.2
Depreciation, Amortization and Obsolescence	144.4	152.7	131.1	130.2	115.0
Other	755.9	770.5	712.8	647.9	530.6
Total Operating Expenses	2 270.1	2 331.7	2 184.6	1 891.4	1 555.1
Operating Income (Loss)	28.4	(25.8)	73.6	90.4	101.1
Non-Operating Income (Expense):					
Interest on Long Term Debt and Capital Lease Obligations	(79.8)	(62.9)	(54.5)	(44.0)	(45.6)
Interest Income	9.0	20.4	38.0	36.5	37.5
Gain on Disposal of Property and Equipment	18.5	24.1	7.4	12.0	1.5
Other	24.7	8.9	10.8	10.4	7.8
Total Non Operating Income (Expense)	(27.6)	(9.5)	1.7	14.9	1.2
Income (Loss) Before Income Taxes and Extraordinary Item	0.8	(35.3)	75.3	105.3	102.3
Provision for Income Taxes	(5.3)	(19.5)	35.2	48.3	46.9
Net Income (Loss) Before Extraordinary Item	6.1	(15.8)	40.1	57.0	55.4
Extraordinary Item	(2.3)	(16.8)			
Net Income (Loss)	3.8	(32.6)	40.1	57.0	55.4
Operating Margin	1.2%	(1.1)%	3.3%	4.6%	6.1%
Cash Generation Margin	4.6%	6.5%	10.7%	13.0%	13.2%
Total Assets	2 190.6	2 040.6	1 869.9	1 688.3	1 505.8
Long Term Debt and Capital Leases (including Current Portion)	1 092.5	891.6	710.0	633.5	613.3
Shareholders Equity	486.1	482.3	528.2	501.2	457.4
Percentage of Debt to Debt plus Equity	69%	65%	57%	56%	57%
Dividend	—	13.2	13.2	13.2	13.2
Book Value per Share (dollars)	14.77	14.66	16.05	15.23	13.90
Return on Investment	4.9%	1.7%	7.2%	8.7%	9.2%
Return on Equity	0.8%	(6.4)%	7.8%	12.1%	12.7%
OPERATING STATISTICS — Not Consolidated					
All Operations					
Revenue Ton Miles (millions)	1 710	1 757	1 848	1 911	1 860
Available Ton Miles (millions)	3 285	3 541	3 641	3 637	3 627
Weight Load Factor	52.1%	49.6%	50.8%	52.6%	51.3%
Operating Revenue per Revenue Ton Mile	131.9¢	130.3¢	122.0¢	103.5¢	89.0¢
Operating Expense per Available Ton Mile	67.8¢	65.4¢	59.9¢	51.9¢	42.9¢
Average Fuel Price per Imperial Gallon	144.0¢	144.6¢	130.9¢	93.6¢	68.5¢
Fuel Consumed (millions of gallons)	373.0	409.4	432.9	446.3	440.1
Fuel Consumed per thousand Available Ton Miles (gallons)	113.6	115.6	118.9	122.7	121.4
Average Number of Employees (000)	21.6	23.3	23.5	23.7	22.2
Available Ton Miles per Employee or Equivalent* Employee (000)	153.1	152.2	154.7	153.7	163.2
Passenger — Scheduled and Charter:					
Revenue Passengers Carried (millions)	10.5	11.4	12.5	13.1	12.8
Revenue Passenger Miles (millions)	12 728	13 590	14 351	15 176	14 628
Available Seat Miles (millions)	19 588	21 524	22 008	22 521	22 245
Passenger Load Factor	65.0%	63.1%	65.2%	67.4%	65.8%
Breakeven Passenger Load Factor	64.0%	64.0%	62.6%	63.7%	60.9%
Yield per Revenue Passenger Mile	14.4¢	13.7¢	12.9¢	10.8¢	9.3¢
Cargo — Scheduled and Charter:					
Revenue Ton Miles (millions)	437	398	413	394	397
Yield per Revenue Ton Mile	58.2¢	66.5¢	61.8¢	55.7¢	47.3¢

* *Due to work Sharing in 1983*

Produced in Canada

Table des matières

Conseil d'administration	3
Direction	3
Message du Président-directeur général	4
Revue de l'année	6
Prêts pour la relance	10
Air Canada et le marché	10
La flotte	11
Informatique et télécommunications	12
Commercialisation de techniques et de services	12
Le personnel	12
Réorganisation interne	13
Responsabilité sociale	13
Gestion des ressources financières	14
Filiales et Participations	14
Agences	15
Incidents	15
Remerciements	16
États financiers consolidés	17
Bilan consolidé	18
État consolidé des résultats et des bénéfices non répartis	20
État consolidé de l'évolution de la situation financière	21
Notes afférentes aux états financiers consolidés	22
Commentaire de la Direction	25
Rapport des vérificateurs	25
Données comparatives des cinq derniers exercices	26

Coup d'œil sur l'exercice

	1983	1982	Écart
Résultats financiers (millions de dollars)			
Recettes d'exploitation	**2 298,5$**	2 305,9$	0%
Dépenses d'exploitation	**2 270,1$**	2 331,7$	(3)%
Bénéfice d'exploitation (perte)	**28,4$**	(25,8)$	
Bénéfice net (perte)	**3,8$**	(32,6)$	
Rendement du capital investi	**4,9%**	1,7%	
Rendement de l'avoir de l'actionnaire	**0,8%**	(6,4)%	
Exploitation			
Passagers payants transportés (millions)	**10,5**	11,4	(8)%
Tonnes-milles payantes totales (millions)	**1 710**	1 757	(3)%
Tonnes-milles offertes totales (millions)	**3 285**	3 541	(7)%
Coefficient de chargement	**52%**	50%	
Recette d'exploitation par tonne-mille payante	**131,9¢**	130,3¢	1%
Dépense d'exploitation par tonne-mille offerte	**67,8¢**	65,4¢	4%
Effectif moyen	**21 584**	23 260	(7)%

Définitions

Marge d'exploitation
Bénéfice d'exploitation exprimé en pourcentage du total des recettes d'exploitation.

Marge brute d'autofinancement
Fonds provenant de l'exploitation, y compris le produit de l'aliénation d'immeubles et de matériel, exprimés en pourcentage du total des recettes d'exploitation.

Rendement du capital investi
Taux de rendement moyen de l'ensemble de l'avoir de l'actionnaire et des sommes prêtées à la Société.

Tonnes-milles payantes
Mesure du trafic total. Produit du nombre total de tonnes payantes tous trafics transportées par le nombre de milles qu'elles ont parcourus.

Tonnes-milles offertes
Mesure de la capacité totale. Produit du nombre total de tonnes offertes au transport du trafic payant par le nombre de milles qu'elles ont parcourus.

Coefficient de chargement
Mesure de l'utilisation de la capacité offerte totale. Tonnes-milles payantes exprimées en pourcentage des tonnes-milles offertes.

Coefficient d'occupation
Mesure de l'utilisation de la capacité offerte aux passagers. Passagers-milles payants exprimés en pourcentage des sièges-milles offerts.

Coefficient d'occupation d'équilibre
Coefficient d'occupation correspondant à un bénéfice d'exploitation nul.

Conseil d'administration

*RENÉ AMYOT, c.r.
Avocat conseil
Jolin, Fournier et Associés
Québec (Québec)

I.H. ASPER, c.r.
Président du Conseil
et directeur général
CanWest Capital
Corporation
Winnipeg (Man.)

JACQUES BOCK
Président
Bock et Tétreau Inc.
Montréal (Québec)

[2]HARRY G. COLWELL
Associé principal
Gilbert, McGloan, Gillis
Avocats et notaires
Saint John (N. B.)

MICHAEL G. DeGROOTE
Président
et directeur général
Laidlaw Transportation
Limited
Hamilton (Ont.)

**GENO F. FRANCOLINI, F.C.A.
Vice-président du Conseil
et directeur général
Livingston International Inc.
Tillsonburg (Ont.)

LAWRENCE C. JOLIVET
Président
Christopher Lawrence Ltd.
Vancouver (C.-B.)

[2]ARTHUR J. LeBLANC
Associé
LeBlanc, MacDonald
& Pickup, Avocats
Port Hawkesbury (N. É.)

[2]PIERRE LEVASSEUR
Président
Le Groupe Levasseur
Montréal (Québec)

[2]ROBERT S. LUCENTI
Associé principal
Lucenti & Rivard
Avocats
North Bay (Ont.)

LORNA R. MARSDEN
Professeur et vice-recteur
Université de Toronto
Toronto (Ont.)

J.W. McLOUGHLAN
Président
McLoughlan Supplies
Limited
St. John's (T.-N.)

W.T. MOLLOY, c.r. (Can.)
Associé principal
MacDermid & Company
Avocats
Saskatoon (Sask.)

[1]JEAN PERRON
Président
et Chef de l'opération
Normick Perron Inc.
La Sarre (Québec)

BRANNY SCHEPANOVICH
Associé
McCuaig Desrochers
Avocats et notaires
Edmonton (Alb.)

CLAUDE I. TAYLOR
Président-directeur général
Montréal (Québec)

*Démission des postes d'administrateur et de Président du Conseil le 3 novembre 1983
**Nomination au poste de Président intérimaire du Conseil le 3 novembre 1983
[1]Fin du mandat en 1983
[2]Début du mandat en 1983

Direction

(Au 31 décembre 1983)

Président intérimaire du Conseil:
GENO F. FRANCOLINI, F.C.A.

Président-directeur général: CLAUDE I. TAYLOR

Vice-président général: P.J. JEANNIOT

Premier vice-président — Affaires juridiques
et Relations gouvernementales:
R.T. VAUGHAN, c.r.
Conseiller juridique général:
L. CAMERON DesBOIS, c.r.
Secrétaire général: F. VALLÉE OUELLET

Premier vice-président — Finances et Planification
D.J. GROOM
Vice-président et Trésorier: W.J. REID
Vice-président — Planification financière:
L.S. DESROCHERS

Premier vice-président — Ressources humaines:
J. WHITELAW

Premier vice-président — Opérations techniques:
L.M. RAVERTY
Vice-président — Opérations aériennes:
C.H. SIMPSON
Vice-président — Maintenance et Ingénierie:
J.C. McDOUGALL
Vice-président — Installations et Fourniture:
B.R. AUBIN

Premier vice-président — Marketing, Ventes
et Service: R.W. LINDER
Vice-président — Marketing passages:
G. CHIASSON
Vice-président — Fret: B.A. GILLIES
Vice-président — Service en vol: H.H. KANTOR
Vice-président — Région Ouest: W.J.A. ROWE
Vice-président — Région Centre: J.R. McMURTRY
Vice-président — Région Est: G.G. GAUVREAU
Vice-président — Région Canada Atlantique:
B.F. MILLER
Vice-président — Région É.-U. et Sud: J.P. LABRIE
Vice-président — Région Europe:
D. BRYCE-BUCHANAN

Vice-président — Informatique: A. BODNARCHUK

Vice-président — Affaires publiques:
M.E. FOURNIER

Vice-président — Planification et Contrôle de
l'exploitation: H.J.G. WHITTON
Conseiller à la haute direction: C.H. GLENN

Message du Président-directeur général

Il est agréable de pouvoir aborder ce rapport annuel avec un peu plus d'optimisme que ces dernières années et de rendre compte du progrès de l'exploitation d'Air Canada en 1983, un léger bénéfice faisant suite aux résultats décevants de 1982.

Il s'avère vital à la survie d'une entreprise, fut-elle publique ou privée, de réussir à passer d'une gestion axée sur la croissance au mode de gestion et aux structures indispensables pour résister aux forces qui s'exercent dans un environnement incertain.

Tel a été l'enjeu d'Air Canada, voire de toute l'industrie du transport aérien. Aux pages suivantes, vous pourrez juger avec quel succès la Société a fait front et préparé le terrain pour tirer pleinement parti de la conjoncture économique dès qu'elle s'améliorera dans son secteur.

Cette réalisation doit être en grande partie créditée aux femmes et aux hommes qui font Air Canada et qui ont consacré le meilleur d'eux-même à une richesse nationale dont le Canada s'enorgueillit à juste titre. Ils ont joué un rôle de premier plan dans le redressement marquant accompli malgré de strictes mesures d'austérité, des recettes en baisse et une concurrence serrée sur tous les marchés que dessert la Société.

En parcourant ce rapport, vous apprécierez la collaboration exceptionnelle entre la Société et la majorité de son personnel pour conjurer les effets d'une compression permanente ou temporaire inéluctable des effectifs à tous les niveaux. Cela s'est concrétisé sous forme de retraites anticipées, de congés sans solde, de programmes divers de partage du travail et d'autres arrangements où l'intérêt individuel a cédé le pas devant celui de l'ensemble des employés. À ce chapitre, les dirigeants syndicaux sont dignes d'éloge pour leur rôle prépondérant dans la préservation d'un climat exceptionnel de compréhension et de concertation.

Du processus de transition on peut tirer d'inestimables leçons dont celle, non négligeable, qu'il faut se soucier encore davantage de l'évolution des aspirations du consommateur et de la maîtrise grandissante que celui-ci entend exercer sur son mode de vie.

Ce souci trouve écho dans les résultats de la Société en 1983 et dans la réaction enthousiaste de la clientèle aux produits et aux services innovateurs cités dans ce rapport. Il y est entre autres fait mention de la mise en service du nouveau Boeing 767 et des résultats remarquables de la carte enRoute. Parmi les autres points saillants, citons l'éclatant succès du service Intercontinental sur l'Atlantique Nord et de deux soldes de places tenus dans l'année, et le nouveau système d'enregistrement automatisé aux aéroports.

Pendant la rédaction de ce rapport s'amorçait, partout au pays, un important débat sur l'orientation de la politique canadienne du transport aérien. Étant donné la proximité des États-Unis, les vues les plus répandues sur l'expérience de déréglementation qui y est en cours retiendront naturellement une plus grande attention.

Dans le mémoire présenté à cette occasion, Air Canada fait valoir qu'une certaine réforme de la réglementation serait bénéfique à l'industrie canadienne du transport aérien et aux collectivités desservies. Elle indique également qu'en ce qui concerne les tarifs actuels, les Canadiens d'un océan à l'autre sont aussi favorisés, sinon plus, que leurs voisins du Sud, et propose une réforme permettant aux forces du marché de se concurrencer plus librement pour offrir des tarifs novateurs et attrayants à tous les Canadiens.

La Société a également mis en garde les décideurs contre les dangers de l'application intégrale d'une formule étrangère ne tenant pas

compte de particularités géographiques et économiques nationales très marquées. Elle a souligné qu'au point de vue taille, l'ensemble des transporteurs aériens canadiens équivaut à moins de la moitié du plus important transporteur des États-Unis et que même si la population du Canada, répartie sur 3 440 milles d'est en ouest, est inférieure à celle du corridor nord-est des États-Unis, les Canadiens bénéficient, par comparaison, d'un des meilleurs services aériens du monde.

Comme le souligne le rapport, Air Canada a acquis une envergure mondiale et une renommée internationale, en raison non seulement de sa réputation en tant que transporteur, mais aussi de son excellence technique et opérationnelle. De ce fait, le Canada constitue aujourd'hui un des plus importants centres de haute technologie de l'aviation, richesse dont les Canadiens ont tout lieu d'être fiers et qui leur profite grandement.

L'avenir n'est pas exempt de risques. Si l'économie paraît plus prometteuse qu'il y a un an, la remise en question des structures de l'industrie au Canada se poursuit mais, entre temps, tous les transporteurs aériens vivront dans l'incertitude.

La productivité de l'industrie canadienne reste préoccupante, le carburant et la main-d'œuvre, postes les plus coûteux, requérant une solution typiquement canadienne. Les prix du carburant avion sont plus chers au pays qu'aux États-Unis ou en Europe et des gains de productivité sont à rechercher dans le cadre des prochaines négociations collectives.

Enfin les compagnies aériennes canadiennes doivent, en priorité, continuer de suivre de près leur situation financière et veiller au maintien d'un rapport convenable de la dette à l'avoir si elles veulent demeurer viables et concurrentielles et s'adapter à un marché en mutation.

Le passé ne peut être garant de l'avenir, mais les périodes de profonds changements comportent des occasions aussi bien que des exigences nouvelles, et Air Canada est prête à faire siennes les unes et les autres.

Transporteur national, Air Canada compte à son actif 46 ans d'expérience prestigieuse, un personnel dévoué et hautement compétent ainsi qu'une clientèle dont la loyauté constitue le bien le plus précieux.

À titre d'actionnaires, les Canadiens peuvent être assurés que la confiance qu'ils témoignent à Air Canada est pleinement justifiée.

Durant l'année, la Direction et le personnel exprimaient leur gratitude à M. Jean Perron de La Sarre, Québec, qui s'est retiré du Conseil d'administration au terme de quatre ans de loyaux services, et accueillaient de nouveaux administrateurs en la personne de MM. Harry G. Colwell de Saint John, Nouveau-Brunswick, Arthur J. LeBlanc de Port Hawkesbury, Nouvelle-Écosse, Pierre Levasseur de Montréal, Québec, et Robert S. Lucenti de North Bay, Ontario.

Il fut également rendu hommage à l'apport inestimable au cours des ans de MM. J.M. Callen, H.D. Laing, John W. McGill et I.E. McPherson, membres de la haute direction qui ont pris leur retraite en 1983.

M. René Amyot, c.r., ayant démissionné du poste de Président du Conseil, M. Geno F. Francolini, F.C.A., a été nommé Président intérimaire du Conseil.

Le Président-directeur général,
Claude I. Taylor

Revue de l'année

Monsieur le Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

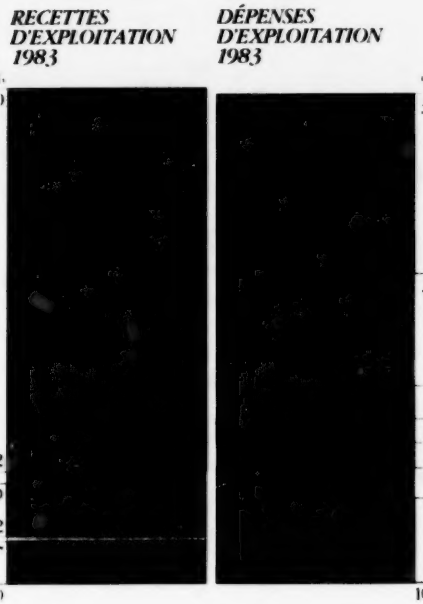
Le Conseil d'administration est heureux de vous présenter son rapport pour l'exercice 1983.

Air Canada affiche un bénéfice net de 3,8 M$, soit un mieux de 36,4 M$ par rapport à la perte nette de 32,6 M$ de 1982, la première depuis 1976.

Ce résultat fut atteint en dépit d'un repli du trafic pour une troisième année de suite, repli qui explique la première baisse de recettes qu'en registre la Société. En revanche, une gestion rigoureuse a produit la première régression réelle des coûts.

Le bénéfice d'exploitation de 28,4 M$ rend compte d'un progrès remarquable, l'exercice 1982 s'étant soldé par une perte d'exploitation de 25,8 M$. La perte d'exploitation de 1982 comprenait un remboursement de 26,2 M$ de redevances imposées sur le carburant de soute en 1981. Le bénéfice d'exploitation de 1983 reflète une réduction de 17,5 M$ des frais d'amortissement, consécutive à une révision des valeurs comptables résiduelles d'avions en vue d'aligner celles-ci sur les normes pratiquées dans l'industrie. Compte tenu de ces éléments, le bénéfice d'exploitation de 1983 présente un écart favorable d'environ 63 M$ par rapport à 1982.

Le trafic total régresse de trois pour cent. La croissance des recettes s'est aussi sérieusement ressentie d'initiatives tarifaires prises pour stimuler le trafic. Le résultat net est une augmentation de seulement un pour cent de la recette moyenne par unité de trafic. Les pressions exer-



Millions de $			%
1 794,0	Passages	Services réguliers	78,0
50,5	Passages	Services nolisés	2,2
250,0	Fret	Services réguliers	10,9
4,0	Fret	Services nolisés	0,2
190,4	Contrats de services et divers		8,7
2 298,5	Total des recettes d'exploitation		100,0

%		Millions de $
36,6	Salaires et avantages sociaux	831,3
23,7	Carburant avion	538,5
6,7	Commissions sur ventes	151,8
4,3	Matériaux, fournitures et services de maintenance	96,5
5,0	Repas et services - Passagers	114,2
6,4	Amortissement et désuétude	144,4
17,3	Autres dépenses d'exploitation	393,4
100,0	Total des dépenses d'exploitation	2 270,1

cées sur la recette unitaire ont été particulièrement vives au niveau des produits fret.

Les recettes passages et fret subissent une baisse globale de 26,4 M$, la première depuis la création de la Société. Les recettes au poste contrats de services et divers progressent de 19 M$, portant ainsi les recettes d'exploitation totales à 2 298,5 M$, contre 2 305,9 M$ en 1982.

Les recettes passages des services réguliers et nolisés chutent de 16,4 M$. Le trafic passagers, en retrait de six pour cent, enregistre partout un recul sur 1982. Le déclin du trafic fait plus qu'effacer les gains de la recette unitaire dans tout le réseau, sauf au Canada où le mieux de six pour cent de la recette unitaire compense le repli de quatre pour cent du trafic, pour une augmentation nette d'environ un pour cent des recettes. Ce résultat intérieur est d'autant plus favorable qu'il s'inscrit dans le contexte du programme des six et des cinq pour cent et de rabais sans précédent offerts à l'occasion des soldes de places du printemps et de l'automne. Effectuée en septembre 1982, la restructuration des tarifs très réduits, et en particulier la suppression du tarif SuperNoliprix aller simple avec achat un jour à l'avance, a limité le glissement, très important en 1982, du trafic plein tarif et favorisé le progrès de la recette unitaire en 1983.

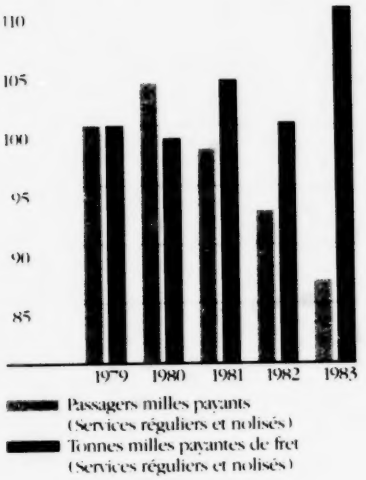
En ce qui a trait aux liaisons sur les États-Unis, la morosité du marché a amené une baisse de 11 pour cent du trafic et une réduction substantielle du programme Nolisoleil. L'année fut également marquée par l'entrée de deux nouveaux transporteurs des États-Unis sur l'axe Alberta-Californie et par le refus des autorités des États-Unis d'homologuer une augmentation des tarifs transfrontière.

Sur l'Atlantique, la recette unitaire n'a progressé que de deux pour cent malgré d'importantes hausses tarifaires générales. Ce piètre résultat est en partie imputable à l'affaiblissement des monnaies européennes, qui a considérablement abaissé les recettes de transport de la Société en Europe, ainsi qu'aux pressions de la concurrence au niveau des tarifs Noliprix.

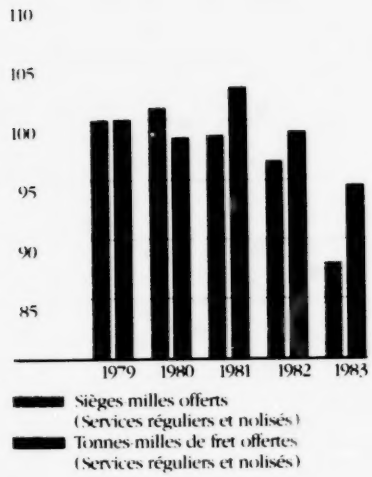
Les liaisons méridionales accusent toutefois la plus forte chute de trafic, les destinations traditionnelles d'Air Canada subissant le contrecoup d'un engouement plus prononcé pour des régions telles que le Mexique, où la baisse de valeur du peso favorise davantage le tourisme.

Les recettes fret totales régressent de 10 M$, à 254,6 M$, la dégradation de 12 pour cent de la recette unitaire l'emportant sur l'accroissement du trafic. Les recettes de la poste, des messageries et des petites expéditions sont toutes en baisse, tandis que celles du fret ordinaire s'accroissent de trois pour cent en dépit du recul de neuf pour cent de la recette unitaire. Pour la poste, la recette unitaire se ressent de tarifs beaucoup plus bas qui découlent d'un accord avec la Société canadienne des Postes en avril 1983. L'érosion sensible des recettes des petites expéditions est imputable entre autres à la concurrence accrue

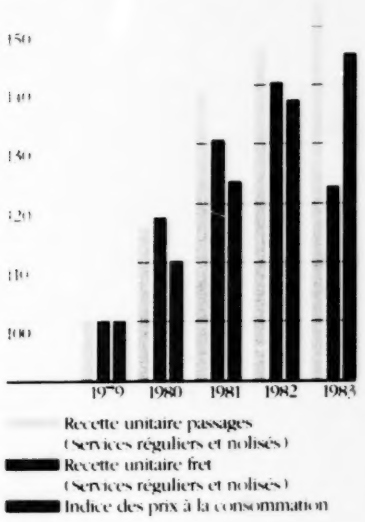
CROISSANCE DES TRAFICS PASSAGERS ET FRET (1979 = 100)



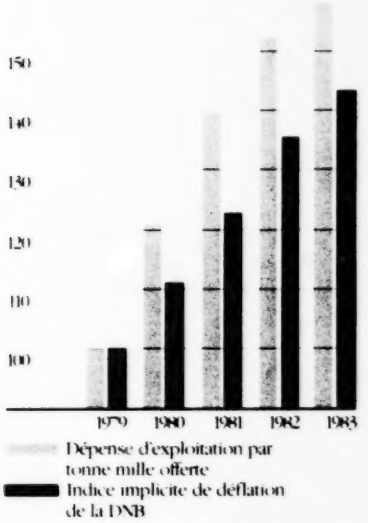
CROISSANCE DE L'OFFRE PASSAGERS ET FRET (1979 = 100)



RECETTES UNITAIRES PASSAGES ET FRET, ET INFLATION (1979 = 100)



COÛTS UNITAIRES ET INFLATION (1979 = 100)



sur les lignes intérieures et à l'incidence, en année pleine, de l'entrée d'un concurrent de taille sur le marché transfrontière en 1982. Les recettes fret des services nolisés sont aussi en net recul par suite de l'échéance, en avril 1983, d'un contrat à long terme d'expédition de marchandises en Amérique du Sud.

Au poste contrats de services et divers, les recettes croissent de 19 M$ ou 11 pour cent, grâce au chiffre d'affaires de la filiale en propriété exclusive Touram Inc., lequel, ayant plus que doublé, compense la baisse des recettes tirées des services de maintenance fournis à d'autres transporteurs et le recul des recettes provenant de la location d'avions. La réduction considérable des besoins de maintenance de deux gros clients explique partiellement la chute des recettes de maintenance, tandis que l'échéance d'un bail portant sur deux Lockheed 1011 entraîne la diminution des recettes de location d'avions.

À 2 270,1 M$, les dépenses d'exploitation, en retrait de 61,6 M$ ou trois pour cent, enregistrent pour la première fois une baisse. La dépense d'exploitation par tonne-mille offerte augmente de quatre pour cent alors que l'offre totale régresse de sept pour cent.

Les dépenses au titre des salaires et des avantages sociaux décroissent de un pour cent. La baisse découle principalement d'une réduction de sept pour cent de l'effectif, opérée au moyen du programme de compression du personnel cadre, entrepris en 1982, ainsi que de mises à pied et de programmes de partage du travail chez les employés syndiqués. Les hausses salariales ont respecté les directives fédérales de limitation à six et à cinq pour cent. En outre, les majorations de salaire du personnel cadre furent reportées de onze mois pour la haute direction et les dirigeants et de huit mois pour les autres cadres. Les déboursés moindres au titre de l'augmentation des prestations de retraite constituent un autre facteur d'abaissement des coûts.

Les dépenses de carburant qui figurent à l'état des résultats sont inférieures de 27,9 M$, voire de 54,1 M$ si l'on exclut le remboursement, en 1982, de 26,2 M$ de redevances imposées sur le carburant de soute. La consommation a fléchi de neuf pour cent, compte tenu de la réduction de six pour cent des heures de vol, ainsi que d'un rendement énergétique accru, surtout attribuable à l'introduction des nouveaux Boeing 767, à l'utilisation moindre des Boeing 747 et au retrait des DC-8 du service passagers. Globalement, le prix du pétrole est quasi inchangé, le fléchissement notable des prix à l'étranger ayant compensé une majoration de quatre pour cent du prix moyen du pétrole canadien.

Les frais de commission s'accroissent de trois pour cent en dépit d'un déclin de un pour cent des recettes. L'augmentation des commissions versées pour la vente de passages rend compte du rôle accru des agences et de débours plus importants dans le cadre de programmes de commissions bonifiées et de primes. En outre, Touram Inc. enregistre des dépenses de commission supérieures de 3,2 M$, vu la progression considérable de ses ventes de forfaits. La fin de l'association

de la Société avec les Messageries du CN amène une réduction des frais de commission touchant les messageries aériennes.

Les dépenses en matériaux, fournitures et services de maintenance baissent de 17 pour cent, conséquence surtout de la fiabilité supérieure des réacteurs de L-1011 qui ont bénéficié d'importantes modifications en 1982. L'utilisation moindre des B-747 et le retrait des DC-8 passagers contribuent aussi à la diminution.

Les dépenses de repas et de services aux passagers accusent, malgré le repli de six pour cent du trafic passagers total, une hausse de deux pour cent. L'accroissement du coût unitaire reflète une majoration sensible du prix de certaines fournitures et les répercussions en année pleine de services rehaussés nouvellement introduits en 1982, notamment le service Intercontinental.

Au poste amortissement et désuétude, les frais passent de 152,7 M$ à 144,4 M$ en raison de la révision des valeurs comptables résiduelles d'avions, du retrait d'appareils et de leur mise en vente, ainsi que des coûts supplémentaires associés au nouveau parc de B-767.

À 393,4 M$, les autres dépenses d'exploitation sont légèrement en retrait sur celles de 395,6 M$ enregistrées en 1982. Les principaux éléments de ce poste sont les redevances d'atterrissage, les services aéroportuaires, l'entretien des immeubles et du matériel et la publicité.

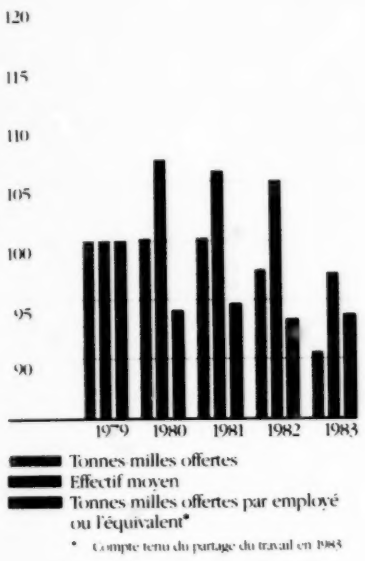
Les dépenses nettes hors exploitation s'établissent à 27,6 M$, en hausse de 18,2 M$. L'augmentation de 16,9 M$ des intérêts versés s'explique par des emprunts records pour couvrir de fortes dépenses d'immobilisations intéressant surtout les nouveaux B-767. Le déclin de 11,4 M$ des intérêts acquis résulte d'une baisse de quatre pour cent du rendement moyen, laquelle s'accompagne d'une réduction de 51,9 M$ des placements quotidiens moyens. Le profit à l'aliénation d'éléments d'actif décroît de 5,6 M$, alors que les autres revenus hors exploitation progressent de 13,6 M$, conséquence d'un revenu accru tiré des participations et de la carte de crédit enRoute ainsi que d'un profit sur change supérieur.

Les dépenses d'immobilisations atteignent 343,8 M$, en hausse de 39,3 M$, et englobent une somme de 177,1 M$, affectée aux derniers versements sur quatre B-767 livrés en 1983, ainsi que les versements proportionnels sur six autres livrables en 1984. Ces dépenses sont en grande partie assumées au moyen d'une augmentation nette de 229,9 M$ de la dette à long terme. De la fin 1982 à la fin 1983, le rapport de la dette à l'avoir de la Société est passé de 65/35 à 69/31.

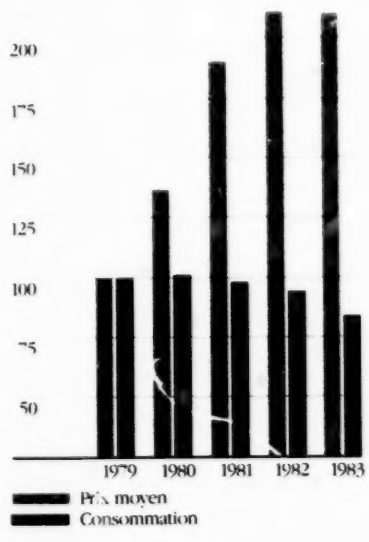
À la fin de l'exercice, les immeubles et le matériel, y compris les versements proportionnels et le matériel volant en location-acquisition, totalisaient 1 758,7 M$ après amortissement cumulé, soit 199,8 M$ de plus qu'à la fin de 1982. L'actif total de la Société, en hausse de 150 M$, atteignait 2 190,6 M$.

Six appareils, des B-767 livrables en 1984, sont en commande. Les engagements au titre des immobilisations totalisaient environ 451 M$ à la fin de 1983.

PRODUCTIVITÉ DU PERSONNEL (1979 = 100)



CARBURANT PRIX ET CONSOMMATION (1979 = 100)



Prêts pour la relance

L'année 1983 aura de nouveau été marquée d'une austérité prudente, sans pour autant que soit perdue de vue la nécessité de suivre pas à pas les progrès techniques et d'en tirer parti, de maintenir des services de qualité acceptable, de stimuler un marché déprimé, au moyen d'une commercialisation novatrice et concurrentielle, et, malgré les compressions, de conserver un effectif hautement productif et compétent.

Il s'ensuit un redressement notable, qui marque le retour à la rentabilité. Celui-ci découle également des initiatives de la Direction et du personnel pour atténuer au minimum les répercussions négatives de la récession. Il témoigne de la capacité éprouvée d'Air Canada de répondre aux besoins de la clientèle et de soutenir la concurrence des transporteurs d'ici et de l'étranger, là où ils excellent.

AIR CANADA ET LE MARCHÉ L'accroissement de la concurrence et la morosité du marché en 1983 ont provoqué surcapacité et fluctuation désordonnée des prix dans les secteurs passagers et fret, au pays et à l'étranger. La faiblesse des recettes unitaires qui en a résulté n'a pu être compensée vu l'absence de croissance du trafic.

Les voyageurs d'affaires et d'agrément et les expéditeurs se montrant encore plus sensibles aux prix, Air Canada et ses concurrents ont surtout misé sur la tarification pour préserver ou accroître leur part du marché. Les directions Passages et Fret ont redoublé d'effort pour réduire les coûts unitaires et mettre de l'avant de nouveaux produits et services avantageux en vue de rendre la Société à nouveau bénéficiaire.

MARKETING PASSAGES Prix compétitifs, rehaussement de la qualité du produit, optimisation de l'offre en année pleine et pénétration de nouveaux marchés en services réguliers et nolisés, voilà le fondement des stratégies commerciales en 1983.

Air Canada tenait cette année les soldes de places les plus fructueux de son histoire, dont un offert pour la première fois à l'échelle du réseau. Unique en son genre, la commercialisation de places libres en services réguliers est une innovation d'Air Canada. Les deux soldes de 1983 se traduisent par un apport net d'environ 11,1 M$.

Au début de 1983, Air Canada lançait sur l'Atlantique Nord son service Intercontinental à trois volets: Première classe, classe Affaires et section Hospitalité. L'influente revue *Executive Travel Magazine* l'a proclamé le meilleur de l'Atlantique Nord et classé troisième du monde. Le service Intercontinental a suscité une réaction enthousiaste du marché, Air Canada y accroissant son trafic affaires.

Également sur l'Atlantique Nord, la desserte de Düsseldorf fut reprise, via les villes-portes de Londres et Paris, en prolongement des vols au départ de Vancouver, Calgary, Edmonton, Toronto et Montréal. En fin d'année, Air Canada indiquait son intention de prolonger sur Munich et Genève au début de 1984 les vols Toronto — Montréal — Paris. Elle annonçait aussi son projet de rallier Zurich, desserte de longue date, via Francfort et Paris. L'accès aux marchés européens locaux est possible grâce aux droits de cinquième liberté obtenus dans le cadre d'accords bilatéraux que le Canada a négociés avec la Grande-Bretagne, la France et la République fédérale d'Allemagne, droits qui autorisent un transport entre deux pays étrangers.

SERVICES À LA CLIENTÈLE Parmi les améliorations aux services à la clientèle, citons un système d'enregistrement nominatif, grâce auquel le personnel au comptoir extrait les données réservations du passager en une seule transaction; l'installation, dans la plupart des grandes escales, d'imprimantes permettant l'émission de cartes d'accès à bord

«Novembre 1983 marquait l'entrée en service du premier de six DC-8 cargos remotorisés.»

pour toute correspondance réseau; et la sélection des places dès la réservation pour les passagers de Première classe et du service Intercontinental de même que pour ceux de la classe Économique payant plein tarif. En outre, le système de réservations centralisées d'Air Canada à l'intention des congressistes donnait sa pleine mesure cette année, accentuant la présence d'Air Canada dans le marché transfrontière des congrès.

AIR CANADA CARGO Malgré l'accroissement de 9,9 pour cent des tonnes-milles payantes, une vive concurrence, liée à la surcapacité et à l'abaissement des prix, a entraîné une diminution de 3,8 pour cent des recettes fret par rapport à 1982.

S'il est moindre, l'apport du fret reste positif grâce aux réductions de coûts attribuables à une affectation plus judicieuse des avions-cargos et au recours accru au camionnage à l'appui des services fret transcontinentaux et transatlantiques. Contrairement au progrès de 12 à 14 pour cent du volume de fret ordinaire au Canada et sur l'Atlantique Nord ainsi que de celui du courrier transporté pour Postes Canada, les messageries et les petites expéditions ont connu une chute sensible de volume, une concurrence féroce régissant les tarifs.

Au Canada-Atlantique, Air Canada Cargo collabore avec le ministère fédéral des Pêches et Océans pour aider l'industrie canadienne des produits de la mer frais à améliorer sa desserte du marché et son réseau de distribution.

Novembre 1983 marquait l'entrée en service du premier de six DC-8 cargos remotorisés, le programme de remotorisation devant s'achever à la fin de 1984. Ces appareils garantissent la présence régulière d'Air Canada sur les marchés fret intérieur et international en expansion.

LA FLOTTE Produits d'une technologie de pointe, les nouveaux Boeing 767 d'Air Canada furent mis en ligne dans le réseau nord-américain, y prenant avec brio la relève des DC-8 passagers. Pouvant accueillir 201 passagers, le B-767 offre le confort d'un gros-porteur avec ses deux couloirs et ses rangements supérieurs.

Air Canada n'a exploité que quatre de ses sept Boeing 747 en année pleine, dont deux Combi (passagers et fret au pont principal). Deux des appareils utilisés, équipés de fauteuils-couchettes, ont été affectés au service transatlantique, un autre ainsi modifié a assuré la liaison Los Angeles, Toronto et Europe, et le quatrième, aménagé en classe unique, a servi aux nolisements. Les trois appareils restants furent loués ou remisés dans le désert aux États-Unis.

En fin d'exercice, les 13 DC-8 passagers et 5 des 12 DC-8 cargos d'Air Canada étaient remisés aux États-Unis en attendant d'être vendus ou loués et un autre appareil servait de témoin à Dorval. Entrepris en 1983, le programme de remotorisation de six des sept DC-8 cargos de la flotte s'étalera jusqu'à la fin 1984 et permettra d'importantes économies de carburant. Le personnel de maintenance et d'ingénierie du Centre technique d'Air Canada à Dorval est entièrement responsable de la remotorisation. Une offensive commerciale est en cours pour inciter d'autres utilisateurs de DC-8 à confier leurs travaux de remotorisation à Air Canada et pour faciliter la vente des DC-8 en surplus.

La flotte de DC-9 compte deux appareils de moins: un a été vendu et l'autre fut détruit par le feu à Cincinnati. En début d'année se terminait le réaménagement intérieur de tous les DC-9. De plus, à la fin de 1983, les réacteurs de 60 pour cent d'entre eux avaient déjà fait l'objet de modifications. D'un rendement énergétique supérieur, ces appareils

«Les L-1011 et B-767 sont devenus le pivot des services internationaux et intérieurs respectivement.»

affichent un style encore plus harmonieux et des qualités acoustiques améliorées pour le plus grand confort de la clientèle.

Le rôle du Lockheed 1011 a évolué. Dans le réseau intérieur, le B-767 l'a supplanté sur certaines lignes transcontinentales, la prolifération de transporteurs faisant primer la fréquence sur la capacité d'emport. Cependant, le L-1011 a remplacé le DC-8 en service régulier international. Son utilisation s'est aussi accrue sur les Antilles et entre le Canada-Atlantique et le Royaume-Uni. Six L-1011, aménagés avec fauteuils-couchettes et sections affaires, furent affectés au service transatlantique.

Aujourd'hui encore, le Boeing 727 est la solution intermédiaire entre le DC-9 et le B-767. L'utilisation de sept de ces appareils en configuration classe unique s'est intensifiée sur les liaisons Rapidair Montréal — Ottawa et Toronto — Ottawa avec le retrait des DC-8.

En fin d'exercice, la flotte comptait 108 appareils en service actif: 4 B-747, 18 L-1011, 5 B-767, 39 B-727, 35 DC-9 et 7 DC-8 cargos. S'y ajoutent, sans affectation, trois B-747, dix-huit DC-8 et un B-767 livré en décembre.

Grâce à la composition actuelle de sa flotte, Air Canada est en mesure de maintenir ses niveaux de service et de s'adapter. Les L-1011 et B-767 sont devenus le pivot des services internationaux et intérieurs respectivement, mais les appareils plus anciens laissent la souplesse voulue pour satisfaire tous les segments d'un marché diversifié.

INFORMATIQUE ET TÉLÉCOMMUNICATIONS

Entrepris en 1982, l'enrichissement des secteurs informatique et télécommunications s'est poursuivi selon le plan en 1983. L'expansion du centre informatique d'Air Canada, situé à Toronto, s'est achevée et l'installation d'une nouvelle génération de matériel d'informatique et de télécommunications s'est amorcée.

Le réseau de transmission vocale de la Société a aussi bénéficié d'importantes améliorations avec l'installation d'un nouveau système téléphonique à Calgary, à Edmonton et à la Place Air Canada, à Montréal.

COMMERCIALISATION DE TECHNIQUES ET DE SERVICES

La commercialisation de techniques et de services a de nouveau grossi considérablement les recettes de la Société en 1983. Les contrats de maintenance passés au Canada et à l'extérieur ont rapporté 45,5 M$. De plus, les accords d'assistance Ventes et Service ont produit 33,8 M$, l'Informatique, 29 M$ et les simulateurs et les installations d'entraînement des Opérations aériennes, 1,5 M$.

LE PERSONNEL Dans un secteur aussi spécialisé que celui du transport aérien, pouvoir compter sur un effectif qualifié et dévoué est essentiel à une relance fructueuse. Dès le début de la récession, Air Canada a tenté d'atténuer au minimum les conséquences de la baisse des activités économiques pour son personnel. Elle y est parvenue en partie grâce à des initiatives telles la location d'appareils excédentaires, la sollicitation dynamique de contrats de maintenance et d'assistance au sol et la vente de services spécialisés d'informatique et de télécommunications. Elle est aussi redevable à un personnel éminemment conscient de la situation précaire de l'industrie du transport aérien et de la nécessité d'une collaboration étroite, gage de survie.

Cependant, certaines réductions de l'effectif se sont imposées. Le repli du trafic passagers aux niveaux de 1978 a amené une réduction de 6,3 pour cent des vols. Il en est résulté une diminution des besoins en personnel navigant, d'assistance au sol, de maintenance et de réservations.

«Pouvoir compter sur un effectif qualifié et dévoué est essentiel à une relance fructueuse.»

La réduction des heures de vol menaçant l'emploi de 147 navigants techniques, les membres de l'Association canadienne des pilotes de ligne ont accepté de diminuer le temps de vol minimal de chaque pilote, soit l'équivalent d'une baisse de salaire de cinq pour cent. C'est la deuxième année de suite qu'on évite une compression de cet effectif.

Représentés par l'Association du personnel navigant commercial des compagnies aériennes canadiennes, les agents de bord ont opté pour des congés volontaires et le partage en équipes des heures de vol ou du travail. S'il n'a pu suffire à éliminer la compression de personnel, l'accord intervenu l'a beaucoup limitée.

L'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aéro-astronautique n'a convenu d'aucun programme de partage du travail ou de retraite anticipée, mais la Société a quand même pu préserver bon nombre d'emplois chez ses membres. Initialement, la compression touchait 644 postes, mais de nouveaux contrats ont permis le rappel du tiers des employés, portant les mises à pied nettes à 437.

En vertu de la convention des agents passagers et des réservations, représentés par l'Association canadienne des employés du transport aérien, l'effectif des temps partiels devait d'abord être comprimé. Congés sans solde, retraites anticipées et programmes de partage du travail ont entraîné une libération volontaire de 391 emplois. Si 139 postes à temps partiel furent abolis, seulement 13 employés à plein temps durent être mis à pied.

En fin d'exercice, l'effectif se composait de 21 124 actifs, soit 1 488 ou 6,6 pour cent de moins qu'en 1982. Mis à part l'engagement d'un nombre limité de spécialistes, Air Canada s'en est tenue à un gel de l'embauche ces trois dernières années.

D'importantes conventions collectives échoient en 1984: celles des pilotes, des agents de bord, des agents passagers et du personnel des Finances, à Winnipeg.

RÉORGANISATION INTERNE En début d'année, Air Canada procédait à une rationalisation importante de la structure de son équipe dirigeante pour l'adapter à des exigences de gestion changeantes et à l'évolution d'une conjoncture dont la Société est tributaire.

Le Vice-président général — Chef des Affaires aériennes est devenu Vice-président général pour toute l'exploitation; ses fonctions s'associent à celles du Président-directeur général au sein du nouveau Bureau du Président, duquel relèvent dorénavant toutes les directions.

Comme la situation actuelle et l'avenir du transporteur canalisent toutes les énergies, la fonction Groupe d'entreprises, dont relevaient les activités reliées aux filiales et aux participations, a été intégrée à la fonction Finances et Planification.

D'autres modifications, comme en témoigne la liste des dirigeants à la page trois, reflètent les consolidations, les compressions et les rajustements qu'impose cette simplification de la structure d'entreprise.

RESPONSABILITÉ SOCIALE Membre à part entière des collectivités qu'elle dessert, Air Canada, à l'instar de son personnel, a renouvelé son appui aux objectifs et besoins sociaux.

Dans le cadre de son Programme sur les dons, Air Canada a apporté un soutien à plus de 425 organismes locaux, régionaux et internationaux dans les secteurs de la santé, du progrès social, de la culture et des arts, de l'éducation et du sport amateur. La participation du personnel aux campagnes annuelles de bienfaisance par retenues sur le salaire s'est chiffrée à 595 000 $ — en hausse de quatre pour cent — auxquels se sont greffées les contributions financières et d'autres

«Un soutien à plus de 425 organismes de santé, de progrès social, de culture et de sport amateur.»

formes d'aide au titre du programme de la Société sur les dons.

Parmi les nombreuses manifestations culturelles auxquelles Air Canada a prêté son concours, citons les festivals internationaux du film à Montréal et à Toronto et, en collaboration avec IBM Canada, une tournée pancanadienne réunissant Harry Belafonte et Ann Mortifee, vedettes internationales, au profit des orchestres symphoniques de Halifax, Ottawa, Toronto, Hamilton, London, Kitchener, Winnipeg, Regina, Saskatoon, Calgary, Edmonton, Vancouver et Victoria.

Comme elle le fait depuis déjà longtemps, Air Canada a aussi parrainé en 1983 le Championnat du monde de curling, symbolisé par le Balai d'argent, le Championnat national de hockey midget et la remise des prix Génie de l'industrie cinématographique canadienne.

GESTION DES RESSOURCES FINANCIÈRES En 1983, Air Canada a emprunté 282 M$ à long terme et à taux fixe. De cette somme, 174 M$, obtenus en grande partie au taux de 8,7 pour cent auprès d'organismes de crédit à l'exportation et des marchés financiers internationaux, ont servi à l'achat d'avions, de rechanges et de matériel. Le reste, 108 M$, provient de deux émissions publiques d'obligations, l'une en Suisse, l'autre en Allemagne. Elles portent respectivement échéance à douze et à dix ans et intérêt à cinq et demi et à sept et trois huitièmes pour cent.

L'accroissement des opérations en devises, comme en témoignent la plupart des nouveaux emprunts, requiert une gestion encore plus délicate. En 1983, Air Canada convertissait donc en dollars canadiens une dette libellée en dollars des États-Unis, recourant à des contrats de change à terme pour couvrir de futurs remboursements de principal et d'intérêt connexe qui s'établissent respectivement à 195 M$ U.S et à 63 M$ U.S. Elle atténue ainsi en permanence, contre une augmentation réelle minime du coût annuel d'intérêt, sa sensibilité aux fluctuations du dollar des États-Unis. Résultat de l'affaiblissement des principales monnaies européennes par rapport aux dollars des États-Unis et du Canada, Air Canada a enregistré un profit net sur change de 8 M$ en 1983.

Devant la taille qu'ont atteinte ses caisses de retraite, Air Canada procédait en 1983 à l'installation d'un système informatique avancé d'information de gestion sur les portefeuilles, destiné à améliorer le contrôle interne et la diffusion de l'information.

En fin d'exercice, la valeur marchande totale de l'actif des caisses de retraite atteignait 1,5 milliard de dollars, soit une hausse de 250 millions de dollars attribuable aux cotisations de la Société et de ses employés ainsi qu'au comportement très favorable du marché des capitaux.

FILIALES ET PARTICIPATIONS Nordair Ltée, entreprise appartenant pour 86,5 pour cent à Air Canada, enregistre un bénéfice net de 5 M$ après impôts en 1983, comparativement à une perte de 2,4 M$ en 1982. Relevant d'une grève de six mois de son personnel au sol et de maintenance en 1982, le transporteur régional, basé au Québec, affiche des recettes d'exploitation de 155 M$.

Innotech Aviation Limitée, dans laquelle Air Canada détient une participation de 30 pour cent, reste solidement implantée dans le secteur de l'aviation générale au niveau de la maintenance, de l'assistance technique et de l'aménagement des appareils. L'entreprise a enregistré un bénéfice net de 0,2 M$ après impôts contre 1 M$ en 1982.

GPA Group Limited de Shannon, en Irlande, présente un bénéfice net de 10,1 M$ après impôts pour l'exercice clos le 31 mars 1983, contre 9,5 M$ l'année précédente. L'établissement de GPA Group Limited, issu

«Le chiffre d'affaires de la carte enRoute a connu un progrès soutenu, le plus fort de son histoire.»

de Guinness Peat Aviation Ltd., s'est achevé en 1983. Cette évolution répond à la diversification croissante des activités et à l'importance accrue de GPA dans le domaine de la vente, de la location et du financement d'avions. La participation d'Air Canada s'est réduite de 29,3 à 22,7 pour cent avec la venue d'un nouvel actionnaire, General Electric Corporation, des États-Unis. Les dividendes versés à Air Canada en 1983 atteignent 4,3 M$.

Touram Inc., filiale en propriété exclusive spécialisée dans l'organisation de forfaits et dans des services reliés au voyage, a intensifié la commercialisation de ses forfaits sur les Antilles, la Floride, la Californie et Hawaï, ajoutant Haïti et le Mexique à ces destinations. Touram a également continué d'offrir ses croisières recherchées, mettant à contribution 11 compagnies de navigation. Ses ventes enregistrent une nette avance sur 1982.

Malgré la baisse générale du trafic voyageurs, le chiffre d'affaires de la carte enRoute a de nouveau connu un progrès particulièrement soutenu, d'ailleurs le plus fort de son histoire. Si les ventes au titre des comptes personnels ont augmenté, c'est auprès des entreprises commerciales que la progression est la plus marquée. Le nombre de transporteurs internationaux et régionaux qui honorent la carte enRoute est passé de 45 à 60, ce qui, avec le nombre croissant d'hôtels, de restaurants et d'agences de location de voitures qui l'acceptent, illustre l'utilité de la carte enRoute pour ses titulaires et son importance en tant que première carte de crédit de compagnie aérienne dans le monde.

AGENCES Selon les Directives sur les Pratiques commerciales des Sociétés de la Couronne, la Société doit révéler le nom de ses agents de vente et d'achat ainsi que la rémunération globale qui leur est versée. Comme la vente des services de transport d'Air Canada touche de nombreuses agences, le Conseil d'administration a autorisé que, par une exception que lui permettent les Directives, chacun des noms ne soit pas divulgué dans ce rapport.

Au cours de l'année, 9 291 de ces agences ont reçu des commissions au titre des ventes passages et 2 168 au titre du fret. Ces agences ont reçu globalement 125 401 583 $.

La rémunération totale versée aux autres agents de vente et d'achat s'est élevée à 463 975 $. Il s'agit de: 98020 Canada Inc. (services en rapport avec la carte de crédit enRoute), de Pacific Air Industries Inc. (vente de matériel aéronautique en surplus), d'Air Media (vente d'espace publicitaire sur des imprimés et des brochures) et de L. Clark (vente d'espace publicitaire dans *Horizons*).

INCIDENTS À l'été, Air Canada a connu deux incidents extraordinaires mais sans relation, dont les causes la préoccupe et, avec elle, la profession, les autorités et le public voyageur.

L'origine de l'incendie en plein vol d'un DC-9, atterri d'urgence à Cincinnati en juin dernier, reste indéterminée au terme d'audiences publiques du National Transportation Safety Board des États-Unis, dont l'enquête se poursuit. Bien qu'elle ait respecté, voire surpassé les normes de sécurité en vigueur, la Société a entre temps apporté des améliorations supplémentaires dans plusieurs secteurs et procédé à des évaluations et des consultations à vaste échelle là où l'industrie n'entrevoit pas encore de solutions.

En juillet, l'atterrissage forcé, lié au carburant, d'un B-767 à Gimli, au Manitoba, a aussitôt donné lieu à une enquête interne, puis à une modification des méthodes de formation et d'exploitation, témoignant

«L'exploitation d'Air Canada est l'une des meilleures de quelque cinquante compagnies, dont la plupart des grands transporteurs du monde libre.»

que la sécurité à Air Canada ne saurait souffrir aucune demi-mesure. La Société collabore aussi à l'enquête publique à ce sujet.

En outre, Air Canada chargeait des experts autonomes d'enquêter sur ses opérations pour déterminer si les incidents de Cincinnati et de Gimli ne dénotaient pas un relâchement des normes de sécurité. Les experts ont conclu dans leur rapport que l'exploitation d'Air Canada «est de premier ordre et sans conteste l'une des meilleures de la cinquantaine de compagnies, dont la plupart des grands transporteurs du monde libre, pour lesquelles ils ont agi à titre d'observateurs, d'instructeurs ou de pilotes».

REMERCIEMENTS Le Conseil d'administration exprime sa gratitude à la Direction et au personnel d'Air Canada. Leur dévouement et leur professionalisme sont pour une grande part à l'origine de l'amélioration notable du bénéfice d'exploitation, compte tenu de l'absence de croissance du marché et des mesures d'austérité rigoureuses qu'a dû prendre la Société. Ils continueront de jouer un rôle prépondérant en vue de préparer Air Canada à la relance.

Le Président intérimaire du Conseil,

Geno F. Francolini, F.C.A.

Le Président-directeur général,

Claude I. Taylor

AIR CANADA

Bilan consolidé

AU 31 DÉCEMBRE (milliers de dollars)

	1983	1982
ACTIF		
Actif à court terme		
Encaisse et placements à court terme	45 995 $	78 365 $
Débiteurs	208 567	233 403
Pièces de rechange, matériaux et fournitures	69 619	82 547
Frais payés d'avance	6 302	4 457
Impôts sur le revenu reportés	37 503	33 264
	367 986	432 036
Immeubles et matériel (note 3)	1 637 830	1 423 908
Matériel volant en location-acquisition (note 4)	120 869	135 007
Participations dans d'autres sociétés (note 5)	46 745	42 288
Débiteurs à long terme et frais reportés	17 137	7 349

Au nom du Conseil d'administration,

Le Président intérimaire du Conseil
Gerald F. Francolini

Le Président directeur général
Claude F. Taylor

	2 190 567 $	2 040 588 $

	1983	1982
PASSIF		
Passif à court terme		
Créditeurs et frais courus	270 505 $	316 766 $
Recettes de transport perçues d'avance	146 140	150 516
Échéance à moins d'un an de la dette et des engagements de location-acquisition à long terme	83 857	72 192
	500 502	539 474
Dette à long terme (note 6)	873 512	661 017
Engagements de location-acquisition à long terme (note 7)	135 126	155 392
Autres éléments du passif à long terme	12 769	10 682
Crédits reportés		
Impôts sur le revenu	176 356	179 575
Autres	6 199	9 139
	1 704 464	1 558 279
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions		
Autorisé: 750 M$ en actions de 1 000 $ chacune		
Émis et entièrement libéré: 329 009 actions	329 009	329 009
Bénéfices non répartis	157 094	153 300
	486 103	482 309
	2 190 567 $	2 040 588 $

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés

AIR CANADA

État consolidé des résultats et des bénéfices non répartis

EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE (milliers de dollars)

	1983	1982
Recettes d'exploitation		
Passages	1 844 462 $	1 860 867 $
Fret	254 642	264 600
Contrats de services et divers	199 381	180 428
	2 298 485	2 305 895
Dépenses d'exploitation		
Salaires et avantages sociaux	831 269	842 117
Carburant avion	538 490	566 376
Commissions sur ventes	151 796	140 885
Matériaux, fournitures et services de maintenance	96 535	115 918
Repas et services — Passagers	114 225	112 220
Amortissement et désuétude	144 377	152 656
Autres	393 426	395 555
	2 270 118	2 331 727
Bénéfice d'exploitation (perte)	28 367	(25 832)
Revenus hors exploitation (dépenses)		
Intérêt sur la dette et les engagements de location-acquisition à long terme	(79 779)	(62 858)
Intérêts acquis	9 042	20 398
Intérêts capitalisés	9 835	7 791
Profit d'aliénation d'immeubles et de matériel	18 523	24 100
Autres	14 764	1 142
	(27 615)	(9 427)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le revenu et poste extraordinaire	752	(35 259)
Recouvrement d'impôts sur le revenu reportés (note 8)	5 338	19 456
Bénéfice net (perte) avant poste extraordinaire	6 090	(15 803)
Poste extraordinaire (note 2)	(2 296)	(10 843)
Bénéfice net (perte)	3 794	(52 646)
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	153 300	199 146
Dividende versé	—	13 200
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	157 094 $	153 300 $

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés

AIR CANADA

État consolidé de l'évolution de la situation financière

EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE (milliers de dollars)

	1983	1982
Provenance des fonds		
Exploitation		
Bénéfice	106 498 $	71 878 $
Augmentation (diminution) des valeurs réalisables, à l'exception des titres de placement	(21 425)	45 074
	85 073	117 952
Emprunts à long terme	282 167	241 527
Produit de l'aliénation d'immeubles et de matériel	20 193	31 368
Diminution (augmentation) des pièces de rechange, matériaux et fournitures	5 564	(23 805)
Total	392 997	381 342
Affectation des fonds		
Immeubles et matériel (y compris versements proportionnels)	343 780	304 498
Remboursement de la dette à long terme	52 251	51 202
Remboursement au titre des engagements de location-acquisition	19 910	19 087
Diminution des recettes de transport perçues d'avance	4 376	11 475
Dividende	—	13 200
Autres	5 050	1 515
Total	425 367	400 892
Diminution de l'encaisse et des placements à court terme	32 370	19 549
Encaisse et placements à court terme au début de l'exercice	78 365	97 914
Encaisse et placements à court terme à la fin de l'exercice	45 995 $	78 365 $

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés

1. Sommaire des principales méthodes comptables

a) *Consolidation*

Les états financiers consolidés comprennent les comptes d'Air Canada et de ses filiales en propriété exclusive, Touram Inc. et Les immeubles d'entretien aéronautique Limitée. Toutes les opérations intersociétés ont été éliminées.

b) *Amortissement*

Les immeubles et le matériel d'exploitation ainsi que les éléments d'actif en location-acquisition sont amortis, jusqu'à concurrence de la valeur résiduelle estimative, suivant la méthode de l'amortissement linéaire sur leur durée prévue d'utilisation. Pour le matériel volant, la durée prévue d'utilisation est de 14 à 18 ans, sauf quand des modifications majeures la prolongent. Elle est de 5 à 40 ans pour les autres éléments immeubles et matériel.

c) *Maintenance*

Les frais de maintenance et de réparation sont imputés à l'exploitation, sauf les modifications majeures qui sont capitalisées.

d) *Pièces de rechange, matériaux et fournitures*

Les pièces de rechange du matériel volant et les autres pièces de rechange, matériaux et fournitures sont évalués au coût moyen, après provision pour désuétude des pièces de rechange du matériel volant. Cette provision se fonde sur la durée prévue d'utilisation du matériel volant correspondant.

e) *Recettes de transport*

Les ventes passages et fret de la Société deviennent des recettes d'exploitation quand le transport est effectivement fourni. La valeur du transport non encore fourni est inscrite au passif à court terme.

f) *Intérêts capitalisés*

Les intérêts sur les fonds affectés à l'acquisition de nouveaux appareils et à la construction d'installations au sol majeures sont capitalisés sur des périodes qui précèdent la date d'entrée en service des éléments d'actif considérés.

g) *Conversion des devises étrangères*

Les éléments de l'actif et du passif libellés en devises étrangères sont convertis aux taux de change de fin d'exercice, et les profits et pertes qui en résultent sont compris dans les résultats.

h) *Participations dans d'autres sociétés*

L'excédent du coût d'acquisition des participations sur la quote-part de la Société de la valeur sous-jacente des éléments d'actif net acquis est amorti sur des périodes qui ne dépassent pas 25 ans.

2. Poste extraordinaire

La Société a absorbé le coût supplémentaire d'un vaste programme de réduction de l'effectif entrepris en 1982, coût supplémentaire lié à la participation d'un nombre accru d'employés au programme. Ce coût s'établit à 2,3 M$ en 1983 (16,8 M$ en 1982), après le recouvrement applicable de 2,1 M$ (15,6 M$ en 1982) d'impôts sur le revenu reportés, et fait l'objet d'un poste extraordinaire.

3. Immeubles et matériel

	1983	1982
Coût		
Matériel volant	1 995 831 $	1 787 600 $
Autres éléments immeubles et matériel	580 504	517 692
	2 576 335	2 305 352
Amortissement cumulé		
Matériel volant	769 673	713 080
Autres éléments immeubles et matériel	318 080	285 050
	1 087 753	998 755
	1 488 582	1 306 597
Versements proportionnels	149 248	117 311
Valeur comptable nette	1 637 830 $	1 423 908 $

Le matériel volant comprend 20 appareils retirés du service et d'une valeur comptable nette de 30,3 M$. La valeur marchande estimée de ces appareils est supérieure à leur valeur comptable nette.

4. Matériel volant en location-acquisition

	1983	1982
Matériel volant en location-acquisition	285 663 $	284 334 $
Moins amortissement cumulé	164 794	149 327
Valeur comptable nette	120 869 $	135 007 $

5. Participations dans d'autres sociétés

Les participations comptabilisées à la valeur de consolidation comprennent Nordair Ltée (86,5 %), GPA Group Limited (anciennement Guinness Peat Aviation Ltd.) (22,7 %), Innotech Aviation Limited (30 %) et MATAC Cargo Ltée (50 %). La quote-part de leurs bénéfices pour 1983 revenant à la Société est comprise dans les revenus hors exploitation au poste autres et s'élève à 3,6 M$ (0,4 M$ en 1982). Le 19 août 1983, GPA Group Limited émettait des actions ordinaires à un tiers, d'où la réduction de 29,3 % à 22,7 % de la participation d'Air Canada, laquelle se traduit par un gain de 2,2 M$, qui est compris dans les revenus hors exploitation. Comme la question de la propriété future de Nordair Ltée est toujours à l'étude, la Société a de nouveau exclu les comptes de cette dernière de la consolidation. Les états financiers de Nordair sont publiés séparément.

6. Dette à long terme

	1983	1982
Gouvernement du Canada		
Billet 7,2 %, remboursable en versements semestriels, échéant en 1993	232 987 $	249 554 $
Billet 8,31 %, remboursable en versements annuels, échéant en 2001	13 193	13 509
	246 180	263 063
Autres		
Billets 6 %, échéance 1984	9 144	20 630
Billets 8 %, échéances 1990-1991	61 320	68 523
Billet 8,375 %, échéance 1990	45 026	51 327
Billet 8,5 %, échéance 1991	55 600	64 726
Billets 8,7 %, échéances 1995-1996	279 945	132 809
Obligations 6,25 %, échéance 1992	57 110	61 150
Obligations 9 %, échéance 1992	45 670	51 770
Obligations 5,5 %, échéance 1995	57 110	
Obligations 7,375 %, échéance 1993	45 670	
Billet 11,62 %, échéance 1991	12 693	
Billets divers, échéances de 1986 à 1995, au taux d'intérêt moyen de 10,07 %	20 958	5 846
	690 246	453 281
	936 426	716 344
Échéance à moins d'un an	62 914	52 327
	873 512 $	664 017 $

Aucune dette à long terme n'est garantie.
Les sommes à rembourser sur les cinq prochains exercices portent sur 319,9 M$, soit 62,9 M$ en 1984, 58,4 M$ en 1985, 63 M$ en 1986, 66,2 M$ en 1987 et 69,4 M$ en 1988.

La dette à long terme comprend 429,1 M$ remboursables en dollars des États-Unis, 114,2 M$ en francs suisses, 91,3 M$ en Deutsche Mark et 7,6 M$ en francs français. La dette à long terme remboursable en dollars des États-Unis est couverte par des contrats de change à terme jusqu'à concurrence de 195 M$, plus l'intérêt connexe.
Au 31 décembre 1983, les accords de financement établis par la Société s'élevaient à 256 M$ U.S. Principalement intervenus avec l'Export-Import Bank des États-Unis, ces accords supposent un taux d'intérêt moyen de 9 % et des périodes de remboursement allant jusqu'à 12 ans.
La Société est aussi partie à des accords de crédits renouvelable et à terme totalisant 200 M$ avec deux banques à charte canadiennes. Les crédits renouvelable et à terme portent respectivement sur trois et cinq ans. Au 31 décembre 1983, il n'existait aucun prélèvement impayé en vertu de ces accords.

7. Engagements de location

Les loyers minimaux futurs au titre des contrats de location-acquisition et de location-exploitation sont les suivants :

	Location-acquisition — Appareils	Location-exploitation — Appareils et immeubles
1984	32 871 $	25 405 $
1985	32 277	21 345
1986	31 688	20 119
1987	30 409	18 836
1988	29 820	11 247
Au-delà	52 284	28 148
Total des loyers minimaux futurs	209 349	125 100 $
Moins sommes représentant l'intérêt	53 280	
Valeur actuelle des engagements de location-acquisition	156 069	
Moins échéance à moins d'un an	20 943	
Engagements de location-acquisition à long terme	135 126 $	

Les contrats de location-acquisition sont comptabilisés à la valeur actuelle des loyers, selon le taux d'intérêt implicite de chaque contrat. Le taux d'intérêt implicite moyen s'appliquant à ces engagements est de 7,6 % avec échéances allant de 1986 à 1991.

8. Impôts sur le revenu

Le recouvrement d'impôts sur le revenu reportés de la Société se ventile comme suit.

	1983	1982
Recouvrement (provision) pour impôts sur le revenu, fondé sur un taux d'imposition obtenu en combinant les taux de base du fédéral et des provinces	(361)$	16 924 $
Recouvrement d'impôts attribuable aux éléments suivants:		
Taux d'imposition moyen inférieur sur les gains en capital	3 753	2 190
Bénéfices de sociétés apparentées exemptés d'impôts	1 752	205
Divers	194	137
	5 338 $	19 456 $

Au 31 décembre 1983, la Société disposait de crédits d'impôt à l'investissement de 79,4 M$ qui pourront servir à réduire l'impôt fédéral sur le revenu des exercices 1984 à 1990.

9. Engagements

Au 31 décembre 1983, les contrats relatifs à l'acquisition et à la modification d'avions et de moteurs de rechange s'élevaient, déduction faite des versements proportionnels, à environ 310 M$ US et portaient notamment sur six B 767 livrables en 1984. Les autres engagements au titre d'immeubles, de matériel au sol et de pièces de rechange atteignaient environ 65 M$ CAN.

10. Régimes de retraite

Les frais de financement des services courants au titre des régimes de retraite sont imputés à l'exploitation dès qu'ils sont engagés. La dette non capitalisée, déterminée par évaluation actuarielle, est pourvue par versements annuels imputés à l'exploitation sur les périodes recommandées par les actuaires et conformément aux stipulations réglementaires. Le total des frais au titre de ces régimes s'élève à 51,6 M$ pour l'exercice (62,7 M$ en 1982).

Au 31 décembre 1983, la dette non capitalisée des régimes de retraite de la Société était de 262 M$ (268 M$ en 1982), selon la dernière évaluation actuarielle effectuée au 31 décembre 1981, dette qui est remboursée par versements annuels sur diverses périodes, jusqu'en 2003.

11. Éventualités

Diverses affaires judiciaires et extra judiciaires entamées par ou contre la Société sont actuellement en cours. De l'avis de la Direction, le dénouement de ces affaires n'aura aucune incidence marquée sur la situation financière ou sur les résultats de la Société.

12. Opérations entre apparentés

Dans le cadre de son exploitation courante, la Société effectue des opérations avec des apparentés, à savoir le Gouvernement du Canada, ses organismes et d'autres sociétés d'État. La Société perçoit, auprès des apparentés, des recettes au titre des passages, du fret et des contrats de services. Les dépenses faites auprès des apparentés comprennent des redevances d'atterrissage et d'aéroport, des taxes et des intérêts sur la dette à long terme. Les soldes des comptes qui résultent de ces opérations figurent au bilan et sont réglés selon l'usage commercial courant.

13. Loi constitutive

La Société assure son exploitation en vertu de la Loi d'Air Canada de 1977.

Commentaire de la Direction

La Direction répond de la sincérité et de l'objectivité de l'information donnée dans les états financiers consolidés du présent rapport, états qu'elle a préparés selon les principes comptables généralement reconnus. Elle répond également de l'information contenue ailleurs dans le rapport annuel, laquelle concorde avec celle des états financiers. Pour assumer sa responsabilité, la Direction maintient un système de contrôle interne qui vise à assurer, dans une mesure raisonnable, la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. La Société dispose de son propre service de vérification qui a notamment pour fonction le suivi des mécanismes de contrôle interne et de leur application.

Le Conseil d'administration a pour responsabilité de veiller à ce que la Direction remplisse ses fonctions en matière d'information financière et de contrôle interne. Il assume cette responsabilité par l'intermédiaire du Comité de vérification du Conseil, composé d'administrateurs qui ne font pas partie du personnel de la Société. Le Comité de vérification rencontre au moins quatre fois l'an la Direction ainsi que les vérificateurs internes et externes.

Les vérificateurs externes, Clarkson Gordon, effectuent une vérification indépendante conforme aux normes généralement reconnues et expriment une opinion sur les états financiers. Cette vérification comporte l'examen et l'évaluation du système de contrôle interne de la Société, ainsi que les sondages et procédés qui visent à assurer, dans une mesure raisonnable, la présentation fidèle des états financiers. Les vérificateurs externes ont libre accès auprès du Comité de vérification, qu'ils rencontrent régulièrement.

Le Premier vice président — Finances et Planification,

Denis J. Groom

Le Président directeur général,

Claude I. Taylor

Rapport des vérificateurs

À Monsieur
le Ministre des Transports
Ottawa
et
au Conseil d'administration d'Air Canada

Nous avons vérifié le bilan consolidé d'Air Canada au 31 décembre 1983 ainsi que l'état consolidé des résultats et des bénéfices non répartis et l'état consolidé de l'évolution de la situation financière pour l'exercice clos à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1983 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice clos à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Nous déclarons également qu'à notre avis, la Société a tenu les registres comptables voulus et que les états financiers ci-joints y sont conformes.

Montréal (Québec)
Le 16 février 1984

Clarkson Gordon
Comptables agréés

AIR CANADA

Données comparatives des cinq derniers exercices

	1983	1982	1981	1980	1979
DONNÉES FINANCIÈRES — Consolidées (millions de $)					
Recettes d'exploitation					
Passages	1 844,5	1 860,9	1 857,0	1 642,9	1 364,8
Fret	254,6	264,6	255,3	219,1	188,2
Contrats de services et divers	199,4	180,4	145,9	119,8	103,2
Total des recettes d'exploitation	2 298,5	2 305,9	2 258,2	1 981,8	1 656,2
Dépenses d'exploitation					
Salaires et avantages sociaux	831,3	842,1	773,5	694,7	607,3
Carburant avion	538,5	566,4	567,2	418,6	302,2
Amortissement et désuétude	144,4	152,7	131,1	130,2	115,0
Autres	755,9	770,5	712,8	647,9	530,6
Total des dépenses d'exploitation	2 270,1	2 331,7	2 184,6	1 891,4	1 555,1
Bénéfice d'exploitation (perte)	28,4	(25,8)	73,6	90,4	101,1
Revenus hors exploitation (dépenses)					
Intérêt sur dette et engagements de location-acquisition à long terme	(79,8)	(62,9)	(54,5)	(44,0)	(45,6)
Intérêts acquis	9,0	20,4	38,0	36,5	37,5
Profit à l'aliénation d'immeubles et de matériel	18,5	24,1	7,4	12,0	1,5
Autres	24,7	8,9	10,8	10,4	7,8
Total des revenus hors exploitation (dépenses)	(27,6)	(9,5)	1,7	14,9	1,2
Bénéfice (perte) avant impôts sur le revenu et poste extraordinaire	0,8	(35,3)	75,3	105,3	102,3
Provision pour impôts sur le revenu	(5,3)	(19,5)	35,2	48,3	46,9
Bénéfice net (perte) avant poste extraordinaire	6,1	(15,8)	40,1	57,0	55,4
Poste extraordinaire	(2,3)	(16,8)			
Bénéfice net (perte)	3,8	(32,6)	40,1	57,0	55,4
Marge d'exploitation	1,2%	(1,1)%	3,3%	4,6%	6,1%
Marge brute d'autofinancement	4,6%	0,5%	10,7%	13,0%	13,2%
Actif total	2 190,6	2 040,6	1 860,9	1 688,3	1 505,8
Dette et engagements de location-acquisition à long terme (y compris échéance à moins d'un an)	1 092,5	891,6	710,0	633,5	613,5
Avoir de l'actionnaire	486,1	482,3	528,2	501,2	457,4
Dette en pourcentage du total de la dette et de l'avoir	69%	65%	57%	56%	57%
Dividende	—	13,2	13,2	13,2	13,2
Valeur comptable de l'action (dollars)	14,77	14,66	16,05	15,23	13,90
Rendement du capital investi	4,9%	1,7%	7,2%	8,7%	9,2%
Rendement de l'avoir de l'actionnaire	0,8%	(6,4)%	7,8%	12,1%	12,7%
STATISTIQUES D'EXPLOITATION — Non consolidées					
Tous services					
Tonnes milles payantes (millions)	1 710	1 757	1 848	1 911	1 860
Tonnes milles offertes (millions)	3 285	3 541	3 641	3 637	3 627
Coefficient de chargement	52,1%	49,6%	50,8%	52,6%	51,3%
Recette d'exploitation par tonne mille payante	131,9¢	130,3¢	122,0¢	103,5¢	89,0¢
Dépense d'exploitation par tonne mille offerte	67,8¢	65,4¢	59,9¢	51,9¢	42,9¢
Prix moyen du gallon impérial de carburant	144,0¢	144,6¢	130,9¢	93,6¢	68,5¢
Carburant consommé (millions de gallons)	373,0	409,4	432,9	446,3	440,1
Carburant consommé par millier de tonnes milles offertes (gallons)	113,6	115,6	118,9	122,7	121,4
Effectif moyen (000)	21,6	23,3	23,5	23,7	22,2
Tonnes milles offertes par employé ou l'équivalent* (000)	153,1	152,2	154,7	153,7	166,2
Services passagers réguliers et nolisés					
Passagers payants transportés (millions)	10,5	11,4	12,5	13,1	12,8
Passagers milles payants (millions)	12 728	13 590	14 351	15 176	14 628
Sièges milles offerts (millions)	19 588	21 524	22 008	22 521	22 245
Coefficient d'occupation	65,0%	63,1%	65,2%	67,4%	65,8%
Coefficient d'occupation d'équilibre	64,0%	64,0%	62,6%	63,7%	60,9%
Recette par passager mille payant	14,4¢	13,7¢	12,9¢	10,8¢	9,3¢
Services fret réguliers et nolisés					
Tonnes milles payantes (millions)	437	398	413	394	397
Recette par tonne mille payante	58,2¢	66,5¢	61,8¢	55,7¢	47,3¢

* *compte tenu du partage du travail en 1983*

Produit au Canada

POOR

QUALITY

ORIGINAL